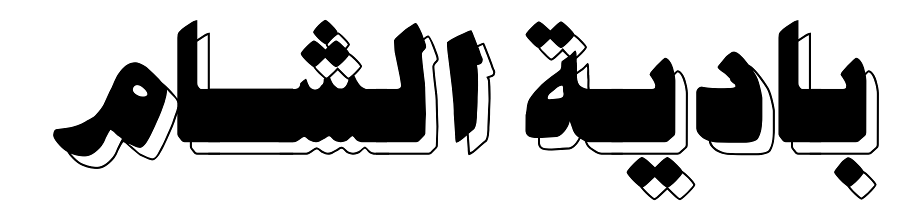
بـاديـة الشـام

((١))



ترجمة

خالد أحمد عيسى و أحمد غسان سباتو

/بادية الشام/

تأليف: كريستينا فيلبس غرانت

نقله إلى العربية: الأستاذ خالد أحمد عيسى

والمحامي أحمد غسان سبانو

سنة الطباعة: ٢٠١١.

عدد النسخ:١٠٠٠ نسخة.

الترميز الدولي: (ISBN) 978-9933-439-24-8

جميع العمليات الفنية والطباعية تمت في:

دار مؤسسة رسلان للطباعة والنشر والتوزيع

جميع الحقوق محفوظة

يطلب الكتاب على العنوان التالي

دار مؤسسة رسلان

للطباعة والنشر والتوزيع

سوريا ـ دمشق ـ جرمانا

هاتف:٠٠٩٦٣١١ ٥٦٢٧٠٦٠

تلفاكس: ٠٠٩٦٣١١ ٥٦٣٢٨٦٠

ص. ب: ٢٥٩ جرمانا

الفصل الأول

بادية الشام وسكانها

١) المقدمة

لقد أصبحت معالم خريطة بلاد الشام في السنوات الأخيرة مألوفة لدى القارئ العادي. فالصحافة ومعظم الكتّاب الذين تصدوا لكتابة أحداث الشرق الأدنى ومعظم دارسي نظام الانتداب (الذي طبق على سورية وفلسطين والعراق) قد أسهموا جميعهم في إثارة الاهتمام بهذه الهضبة المجدبة الصغيرة نسبياً.

تعمل بعض الصحاري على تقسيم الأقطار والدول وحضاراتها بشكل صارم لايرحم. ولكن هناك بعض أنواع الصحاري التي تساعد في توحيد أقطارها. وتعتبر بادية الشام من النوع الثاني، أي النوع الذي يوحد الأراضي المجاورة له. وخلال السنوات العشرين الأخيرة اتسمت فكرة توحيد هذه الأراضي بأهمية جديدة. وذلك لأنه ومنذ الحرب العالمية الأولى، أصبحت المناطق الصحراوية مشهداً لثورة ميكانيكية لم يسبق لها مثيل، فقد استبدلت وسائل المواصلات التي كانت سائدة في القرون الوسطى فجأة وبصورة سحرية تقريباً بوسائل أساسية بديلة من المواصلات الحديثة. ولهذا أصبحت الطرق التجارية في هذه الصحراء همزة الوصل ما بين الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط ومنطقة ما بين النهرين منذ أكثر من ثلاثة آلاف عام، إذ شجعت هذه الطرق وعززت التبادلات الثقافية والدينية فضلاً عن التبادلات التجارية ما بين الشرق الأدنى والشرق الأوسط. وفضلاً عن ذلك كانت بادية الشام وحتى افتتاح قناة السويس، المنطقة المعترف بها كأقصر طريق ما بين الشرق والغرب. ولكن مرّ على هذه المنطقة حينٌ من الدهر في الفترة الكائنة ما بعد عام ١٨٦٩ حيث أهملت إهمالاً تاماً، ثم ما لبثت أن نسيت بعد ذلك.

والحقيقة أنه لم يعد لقوافل الجمال أي مقام في أنظمة النقل الحديثة وتطورها. فقد أصبح الجميع يتطلعون إلى إنشاء السكك الحديدية غير أن جميع الخطط المرسومة للتنفيذ قد أوقفت، فلم تعد الصحراء همزة الوصل ما بين الشرق والغرب، بل بدلاً من ذلك بدأ إنشاء خط حديد برلين ـ بغداد.

ولكن وقبل إتمامه نشبت الحرب العالمية الأولى. وفي أثناء تلك الحرب وبعدها استعملت بعض السيارات الحربية المصفحة في بعض مناطق بادية الشام. وهكذا تبين أن تلك المناطق المجدبة الجافة صالحة للمواصلات الآلية الحديثة، ثم إن الطائرات الجوية الملكية البريطانية بدأت في القيام برحلات ما بين القاهرة وبغداد في أوائل عام ١٩٢١ الأمر الذي لفت الأنظار إلى هذه الطرق القديمة القصيرة إلى الشرق.

وفي عام ١٩٢٣-١٩٢٤ أثير الاهتمام الشعبي بافتتاح طريق السيارات ما بين دمشق وبغداد. وهكذا بدأت استثمارات شركة نرن "**narn**" للنقليات، وبدأت حركة نقل البريد وخدمات نقل الركاب فضلاً عن الهجوم المباغت الذي قامت به ثورة "الدروز"[(١)] عام ١٩٢٥-١٩٢٦، كل هذه الأحداث ركزت الانتباه إلى الطرق الآلية الحديثة. وبعد ذلك زاد الاهتمام الشعبي بافتتاح الخطوط الجوية للطيران التي بدأت بالخط الجوي البريطاني الإمبراطوري. وبعدها خط طيران الشرق الأوسط الفرنسي، وبعدها خط الطيران الهولندي/**K.L.M**/ وكانت هذه الخطوط تطير فوق الصحراء ابتداءً من غزة إلى الجليل فدمشق فبغداد فالبصرة.

هذا وقد مد حديثاً خط أنابيب البترول عبر الصحراء من كركوك في العراق إلى طرابلس في لبنان وإلى حيفا في فلسطين. وقد نشرت خرائط هذه الخطوط في الصحف فعرفتنا بالطرق البرية وبأنابيب البترول وبالمنطقة الواسعة التي تمر فيها هذه الأنابيب والتي تخلو من أماكن سكنية عدا مدينة تدمر القديمة وما يجاورها من القرى المبنية من الطين. هذا وقد بنيت في هذه الأيام استراحة آبار الرطبة وحصنها بالإضافة إلى تسع محطات للضخ تابعة لشركة بترول العراق "**IPC**".

ولقد تطورت خدمات المواصلات بشكل سريع مثير للخيال والفضول أيضاً لا سيما على أيدي أولئك الرحالة القدماء الذين جابوا وتجولوا في تلك الصحراء. ولهذا نشأت رغبة ملحة لمعرفة بعض المعلومات عن أساليب النقل في العصور الوسطى، تلك الأساليب التي قد تغيرت نهائياً خلال السنوات الثلاث عشرة الماضية، وذلك لان الأحوال السابقة للسفر والصحراء وطبيعة الصعوبات والمشاكل المتشابكة قد اكتسبت جميعها أهمية خاصة بنفسها. فالسياح والمسافرون المسرعون الذين يقطعون الطريق ما بين دمشق وبغداد بالسيارة يودون مقارنة حالة القوافل القديمة التي كانت تقطع الصحراء بما أصبحت عليه حالة

---

(١) تقصد المؤلفة الثورة السورية الكبرى، حيث انطلقت من جبل العرب.

المسافرين والسياح في هذه الأيام، حيث ترافقهم آلية عسكرية لحمايتهم. وهكذا يتساءل هؤلاء السياح ويتعجبون كيف كان التجار يقضون أعمالهم وكيف كانوا يديرون شؤونهم التجارية تحت ظروف في غاية البدائية. وكذلك فالسائح أو المسافر الحديث ينظر إلى خرائب تدمر أو جرش أو أية مدينة من مدن القوافل السابقة، فيشعر برغبة لإلقاء بعض الأسئلة حول أصول تلك المدن ومكانتها في حياة القوافل ودورها في تاريخ الصحراء. ولهذا فنحن نأمل أن يستطيع هذا الكتاب الذي يحتوي على خلاصة حياة القوافل والمسافرين في الصحراء أن يعطي جواباً ولو جزئياً على تلك الأسئلة التي تدور بخلد أولئك الأشخاص المتعطشين لمعرفة التاريخ الماضي. هذا وليس هناك من فصل في هذا الكتاب لا يمكن توسيعه وتفصيله، إذ إن كل فصل من فصول هذا الكتاب عبارة عن كتاب قائم بذاته ابتداءً من زمن الرومان حتى عصرنا الحاضر، إذ أصبح مجموع هذه الفصول درساً شاملاً لمختلف أنواع الطرق والسفر في المناطق الصحراوية.

ولا يخلو هذا الكتاب من هدف آخر ثانوي، فقد قصد به أن يكون مقدمة للأحداث التقليدية للسفر في الصحراء، تلك الأحداث الكلاسيكية سواء الآتية أو تلك الأحداث الماضية المكتوبة والمراعاة. فالفصول التالية قد قصد بها أن تخدم كخلفية لتلك المغامرات والتجارب التي مارسها أولئك الذين سافروا لأي سبب من الأسباب وجابوا تلك الأراضي المجدبة التي تقع في ما بين منطقة النهرين والبحر البيض المتوسط.

ولقد كان بعض أولئك السياح رجالاً ونساءً ذوي شهرة عظمى مثل ابن بطوطة (وبيتر ديلا فالي وهوبر) وعائلة بلانت والعقيد تشيسني وجيروترود بل، وغيرهم مثل بيركهاردت وداوتي وت.ي لورنس، هؤلاء لم يعبروا بادية الشام فقط بل كتبوا دراسات مستفيضة حول أراضيها الجنوبية الغربية. وهناك آخرون أقل شهرة من هؤلاء قد قدموا إلى هناك لمختلف الأسباب واشتهروا بشكل غير مباشر من خلال ما كتبه عنهم بعض رفاقهم من السياح، ولولا ذلك لوجدت كتاباتهم الضئيلة موزعة ما بين المجموعات الكبرى لكتب السياحة ومنهم هاكلويت وبيرشاز، أو ضمن المؤلفات الأقل قيمة مثل مؤلفات راي وموي، غير أن الأكثرية العظمى لهؤلاء السياح لم تكن معروفة بشكل فردي وذلك بسبب كثرة عددهم. فكان منهم بعض التجار والموظفين المدنيين والجنود وحاملو البريد ورفقاء السياح، كل هؤلاء قد لعبوا دورهم كما فعل المستكشفون والعلماء. ومع أن اهتماماتهم العامة لم تعد ذات شأن (إذا كان لديهم أية اهتمامات) إلا أن أساليب رحلاتهم سوف تثير دوماً فضول أولئك المهتمين بالسفرات الصحراوية. هذا وقد رأينا أن نجمع شتات جميع القصص المختلفة

والتي رويت عبر العصور ونلحم أوصالها بشكل قصة واحدة، وذلك لكي نخلق خلفية عامة يستفيد منها جميع الذاهبين إلى بلاد الشام في العصور القادمة. فقد عاش الكثيرون من هؤلاء السياح وسافروا في الصحراء خلال فترات تاريخية مختلفة، وهكذا فقد لوحظت عناصر التباين فضلاً عن أوجه الشبه في تلك العصور، وفوق ذلك باستثناء الويس موزيل "**ALOIS MWSIL**" لم يحاول أي واحد من هؤلاء عبور تلك المنطقة بشكل كامل بحيث نستطيع رسم صورة شاملة للصحراء كما سبق ورأوها بأعينهم.

وإذا استعنا بالمصطلحات الجغرافية نجد أن بادية الشام هي أقصر طريق عام ما بين الشرق والغرب وهذا يعني أن سكان سورية وفلسطين ومنطقة ما بين النهرين أصبحوا بشكل آلي الوسطاء في التجارة والثقافة ما بين هاتين المنطقتين الجغرافيتين المتباعدتين. ومنذ الأزل خدمت هذه الصحراء كجسر يصل ما بين الحضارات المتوالية التي تركزت في الشرق الأدنى، والحقيقة أن مصطلح الطريق العام ذو شمول ومعناه ينبغي أن يشمل كلاً من طرق القوافل المختلفة والمتعددة التي تقطع الصحراء والذي تم بواسطته ذلك الاتصال والتماس الدائم ما بين الشرق والغرب.

وفي الأزمنة الحديثة أصبح هذا المصطلح موضوعاً ذو اهتمام عام لذاته، فبالإضافة إلى استخدام الصحراء كطريق عام، فقد سافر الأوروبيون خلالها قبل بدء القرن التاسع عشر بسبب حاجتهم إلى ذلك، ومنذ ذلك الزمن أصبح سفر هؤلاء الناس حباً بالاستطلاع ولخدمة فرع من فروع المعرفة الإنسانية والثقافية.

فقد وجد الكثيرون من علماء الجغرافية والجيولوجيا والحيوان والنبات والآثار والعروق الإنسانية طريقهم على بادية الشام حيث وجدوا غذاءً دسماً لأفكارهم ومادة لدراستهم. ولقد تركت بلاد اليونان وروما وبيزنطة بصماتها على الصحراء إذ شيد هؤلاء المعابد والمدن التي تستقبل القوافل فضلاً عن الطرق. وتشهد الخرائب الموجودة على احتلال الأمراء العرب القدماء لبادية الشام من اللخميين والغساسنة وبعدهم المسلمون. وهناك بعض النقوش الصفوية البدائية التي تمدنا ببعض القرائن لوجود بعض النقوش العربية المتأخرة فضلاً عن أن العرب الرّحل في زمننا هذا يحتفظون ببعض العادات القديمة في بيئاتهم القديمة. وهكذا نجد أن بادية الشام تمتلك خصائص متأصلة في ذاتها عدا عن قضية السياحة التي نشأت أصلاً فيها.

وقبل البدء في وصف أحد الأوجه المختلفة لحياة البادية علينا أن نقدم بعض الملاحظات

الأوليـة، بـشـكل كلمـات مـوجزة حـول طبيعـة وجغرافيـة بـلاد الـشام بالنـسبة لحـدودها وتاريخهـا في الفـترات التاريخيـة المتتاليـة، كمـا أنـه ينبغـي علينـا ذكـر شـيء عـن هجـرة السكان في هذه الأراضي، القفراء والقبائل الرئيسة، والخصائص العامة لكل من البدو والحضر والحيوانات التي يستخدمونها.

٢) جغرافية بادية الشام

ربما كان مظهر بادية الشام أمراً مثيراً للدهشة لدى الكثير من السياح والمسافرين وذلك لأن كلمة البادية والصحراء تصور في الذهن صورة للرمال الذهبية التي تذروها الرياح وتحولها إلى كثبان تتحرك، ولكن في حركة تقل عن حركة أمواج البحر، غير أن ذلك الجزء من تلك البادية الذي يسلكه الناس يبدو منبسطاً في شكله كسهل واسع متموج وأما ألوانه الدافئة فهي تدهش حتى أولئك الذين اعتادوا رؤيتها. فالسهل مكسو بالجص في بعض أجزائه وبالرمال في أجزاء أخرى بينما نجده مغطى بالطين الأبيض اللامع والجاف في أجزاء أخرى أيضاً. وبعد أن يعتاد الإنسان النظر إلى ذلك االسهل يشعر بالدهشة مرة ثانية عندما يجد أمامه عدداً من النباتات الخضراء المبعثرة هنا وهناك فوق سطحه، وهذه النباتات صغيرة وذات رائحة عطرية ولونها أخضر مائل إلى الرمادي متخضب بالأحمر، وهي منتشرة فوق جميع تلك الأراضي الصحراوية المنخفضة. وفي الجهة الشمالية والغربية تبدو التلال مرتفعة فوق خط الأفق أما في الجهة الشرقية والجنوبية فتبدو الوديان العميقة أو مجاري المياه الجافة. وتضفي التلال الصخرية والرملية والكلسية ألواناً متغيرة على سطح البادية. وفي منصف النهار تتحول هذه الألوان إلى لون رمادي أصفر بفعل أشعة الشمس. ولكن في الصباح الباكر وفي المساء المتأخر تتحول الألوان إلى ألوان قوس قزح يسود فيه اللون الأحمر البنفسجي.

ولكي تتفهم أيها القارئ أهمية وغرابة الطرق الصحراوية والسبب الذي اشتهرت به تلك الطرق كأقصر مسافة إلى الشرق، عليك أن تتمعن بطبيعة الصحراء الجغرافية. وأقسامها وحدودها فضلاً عن الفرص المواتية فيها. ولكي يستطيع الإنسان أن يفعل هذا، فإنه يجد نفسه مجبراً أن يحسب حساب بلاد العرب التي تتوسط المسافة ما بين أفريقيا وآسيا. والحدود الجنوبية لشبه الجزيرة المترامية الأطراف، وهي التي تدعى بلاد البخور، تنحصر في عمان والمهرة وحضرموت واليمن، والمدينة الرئيسة في عُمان هي مسقط التي كانت شهيرة في القرن السابع عشر وتربى أسرع أنواع الهجن، وجمال الركوب في بلاد

العرب على أيدي بدو المهرة. وتقسم بلاد العرب الداخلية التي تشغل أكثر من عشر درجات من درجات العرض إلى ثلاثة أقسام: فهناك الربع الخالي الواقع في الزاوية الجنوبية الشرقية والمؤلف من الرمال الحمراء وكان من الاعتقاد أولاً أنه يستحيل على الإنسان عبوره. ثم هناك الهضبة الوسطى التي تدعى نجد وهي منطقة شبه صحراوية نسبياً وخصبة الأرض (وخصوصاً في القصيم وإقليمه الذي يخترقه وادي الرّمة)، والقسم الثالث هو القسم الشمالي الجبلي ويدعى منطقة جبل شمر، وهو يؤلف سواراً واقياً ويقع جنوبي منطقة رملية قفراء أخرى. وهذه الصحراء الشمالية تشبه تلك الصحراء الواقعة جنوبي نجد وتدعى صحراء النفوذ، وهي كلمة عربية تعني الكثبان الرملية العالية التي يتراوح ارتفاع الواحد منها من ١٥٠ قدماً من الشمال والشمال الشرقي إلى ٦٠٠ قدم في الجنوب الغربي. وإلى الشرق من النفوذ هناك أصابع مستطيلة من الرمال الصلبة تدعى الدهناء التي تضيق باتجاه الخليج الفارسي لتصبح أرضاً صحراوية من نوع حجري ناعم وتنطبق حدود بلاد العرب الشمالية بصورة تقريبية على الخط ٣٠ من خطوط العرض[١].

وحتى القرن التاسع عشر لم يقم أي رجل باختراق القسم الداخلي لشبه جزيرة العرب، ولكن حدث أن أقام بعض الأوروبيين برحلات تجريبية مؤقتة خلال بعض الأجزاء الساحلية من بلاد العرب خصوصاً تلك المناطق المتاخمة للبحر الأحمر ابتداءً من سيناء شمالاً حتى عدن في الطرف الجنوبي من شبه الجزيرة، أما الحجاز التي تحتوي على مكة المكرمة والمدينة المنورة وهما المدينتان المقدستان في بلاد العرب، فقد أمته الجموع الكبيرة من المسلمين من جميع الملل والجنسيات. وفي الجانب الشرقي من شبه الجزيرة نجد أن الإحساء تفصل عمان عن الكويت. وتحتوي الإحساء على ميناء الغرة القديم وأمكنة صيد اللؤلؤ في جزر البحرين. وأشهر المدن في أواسط بلاد العرب هي الرياض عاصمة نجد الجنوبية وحائل عاصمة نجد الشمالية وتيماء الواقعة قرب الحدود الجنوبية الغربية للنفوذ.

وبالاصطلاحات الجغرافية نجد أن بادية الشام ما هي إلا استمرار للهضبة العربية في شبه جزيرة العرب، ويمكننا تشبيه بادية الشام بمثلث قاعدته تتواجد على خط عرض ٣٠ شمال خط الاستواء ويبرز رأسه باتجاه شمال غربي نحو آسيا الصغرى حيث تتقارب مناطق

---

(١) يصر بعض دارسي هذه المناطق أن جبل شمر يؤلف الحدود الشمالية لشبه الجزيرة العربية ولكن النفود والدهناء تشكل الحدود الجنوبية لبادية الشام والتي تفصل رمال الربع الخالي والنفود تتخللها الدهناء. وقد نشر كارل ريتر أول خريطة عام ١٨٥٢ كانت تميز ما بين صحاري بلاد العرب وبادية الشام. وبعد خمسين عاماً ظهر هوجارث الذي أكد أن خط عرض ٣٠° شمالاً هو الحد الفاصل ما بين بلاد العرب وبادية الشام.

سورية الخصبة مع منطقة ما بين النهرين، والضلع الأصغر في هذا المثلث واقع في الغرب حيث تكتنفه شبه جزيرة سيناء والبحر الميت ووادي الأردن وجبال لبنان الشرقية. أما في الشمال فتقع مدينة حلب على رأس هذا المثلث لأن السهل الممتد من هذه المدينة باتجاه جبال طوروس أصبح الآن مزروعاً. والضلع الثالث من المثلث يمتد باتجاه جنوبي شرقي من حلب ويكتنفه نهر الفرات. ويتصل نهر دجلة بنهر الفرات قرب مصبه عند ما يسمى شط العرب وهناك يصب النهران في الخليج العربي.

وهذان النهران (دجلة والفرات) لم يكونا متحدرين في الأزمنة الماضية بالشكل الحالي. ففي المدة الواقعة ما بين القرن السابع والخامس عشر الميلادي كان مجرى الفرات الرئيسي متجهاً إلى الغرب ابتداءً من النقطة الواقعة فوق بابل وأسفل الكوفة (أو مشهد علي) وكانت مياه هذا النهر تصب في منطقة تدعى المستنقع الأعظم (أصبح القسم الجنوبي منه عبارة عن بحيرة) وأصبح النهر يجري إلى مصبه ماراً بموقع البصرة في القرون الوسطى حتى عبدان حيث كان يصب في الخليج العربي. وفي فترة من الزمن تكاد تكون مجهولة ولكنها واقعة ما بين منتصف القرن الخامس عشر ومنتصف القرن السابع عشر تبدل مجرى نهر دجلة وأصبح كما هو عليه الآن وتراجعت مياه الخليج العربي إلى الوراء. وتقع عبدان الآن على بعد حوالي عشرين ميلاً إلى أعلى مصب النهرين. ومنذ القرن الثامن عشر أصبح الفرات يجري خلال مجرى شرقي إلى أن يصل إلى البحيرات التي يجري خلالها نهر دجلة مما كان يدعى المستنقع الأعظم ولكن في هذه الأيام يتصل نهر الفرات بنهر دجلة ويصبح مجراهما المشترك ما يسمى بشط العرب. أما ما سجل من الأوصاف حول التغيرات الحالية التي جرت على هذين النهرين فهو غير كافٍ ولا وافٍ بالغرض ونرى هناك فجوات زمنية متروكة للخيال. ولكن التغيرات الحالية إنما بدأت اعتباراً من عام ٦٢٩م وذلك بسبب طوفان عظيم حدث خلال تلك السنة، ومن الممتع أن نلاحظ أن مجرى الدجلة الحالي لم يتغير منذ القرن السابع عشر وظل كما كان منذ فترة ما قبل الإسلام.

تقع بادية الشام في منطقة ترتفع حوالي ألفين أو ثلاثة آلاف قدماً فوق سطح البحر وفي الجنوب تعلو مرتفعات جبل عنيزة ٣٣٠٠ قدماً أما في الغرب فيرتفع جبل العرب إلى نفس العلو وفي الشمال تمتد سلسلة من التلال الرملية والكلسية حوالي ٣٠٠٠م فوق سطح البحر وهي تمتد بشكل منحرف مائل إلى الشمال الشرقي من الصحراء من دمشق إلى تدمر، ومن ثم إلى الفرات (شمال دير الزور) السلسلة التدمرية، وهناك أيضاً سلسلة من التلال تسمى جبل ميلوسا وهذه السلسلة تمتد باتجاه جنوبي شرقي ابتداءً من المستنقعات الملحية في تدمر.

وتعد هذه الاستثناءات الوحيدة في الهضبة المنبسطة، ومع أن هناك جبلاً منعزلاً يدعوه العرب (الجبل أو التل) نجده يرتفع برأسه فوق التلال، وأحد هؤلاء يدعى جبل التنف وهو من العلامات الفارقة قرب طريق دمشق الحديثة للسيارات. وهناك على الهضبة الكلسية لجبل عنيزة وجدت بعض المخاريط المتلبدة والتي توحي بوجود مياه معدنية حارة قد نفذت، وتمتد من أرباض تدمر منطقة بركانية جنوباً إلى شبه الجزيرة العربية حتى مكة، وحتى في العهود التاريخية وجدت بعض الانفجارات البركانية، وكان أحد هذه الثورات البركانية تم عام ١٢٥٦. وصاحب هذه الثورات البركانية بعض الزلازل بشكل طبيعي دمرت بعض المدن التي كانت مراكز للقوافل بسبب هذه الزلازل (مثل تدمر والرصافة) فضلاً عن المدن الواقعة على طرف خط الزلازل هذا مثل جرش وأم الجمال. وإلى جوار حلب هناك بعض الأراضي القفراء المنخفضة ولكن علوها لا يزيد على ألف قدم ويتألف معظمها من مستنقعات ملحية متبلورة وتدعى السبخة، وإلى الشرق من تدمر يقع شريط عريض من الأراضي المنخفضة المتشابهة تحتوي على سبخة واسعة. وإلى الشرق من آبار الرطبة هناك نجد بعض المناطق الطينية المبعثرة وبعضها يحتوي على مادة القار. ولما كانت منطقة الهضبة الصحراوية تتحدر تدريجياً تجاه وادي الفرات باتجاه شمال غربي إلى الجنوب والشرق، فإن علوها يتناقص تدريجياً حتى يصل إلى مستوى سطح البحر تقريباً قرب البصرة.

إن هذا المثلث الكبير من الأراضي لا ينخرط تحت اسم بادية الشام فقد قسمه بطليموس كما فعل جول إلى ثلاثة أقسام. فقد أطلق على الثلث الجنوبي الغربي اسم "البتراء" العربية وذلك باسم مدينة بترا التي كانت مزدهرة في ذلك الزمن. وأطلق على الأقسام الوسطى الجنوبية الشرقية اسم "الصحراء العربية" أما الباقي فقد أطلق عليه اسم سورية التي كانت قد أصبحت تحت الهيمنة الرومانية. وهكذا فقد أطلق على بادية لشام أسماء ثلاثة (وذلك من قبل الأوروبيين) وذلك حتى القرن السابع عشر كما يظهر في مختلف الخرائط لتلك الأراضي التي رسمها الجغرافي الفرنسي المتميز "سانسون- **Sanson**" أما في العهد العثماني التركي فكانت بلاد العرب تضم جميع هذه الأقطار الثلاثة وأصبح الحد الشمالي لبلاد العرب العثمانية يدعى الهلال الخصيب الذي ربط دمشق بنهر الفرات. وهذه التسمية كانت مناسبة وضرورية نظراً لأن الباب العالي العثماني لم يمتلك أية سلطة فعلية على أتباعه من البدو في بلاد العرب بل كانت سلطته اسمية فحسب. فلم يستطع الأتراك جباية الضرائب من البدو الرحل في جزيرة العرب وفي هذه الأيام تلتقي حدود سورية والعراق

وشرقي الأردن والعربية السعودية كلها عند بادية الشام وقد قسمت بادية الشام مرة ثانية بشكل صنعي إلى عدة أقسام جديدة[١].

ويطلق العرب اسماً خاصاً بهم على هذه الأرض الصحراوية فهم يسمونها البادية التي تعني الأرض المكشوفة القفراء غير المحروثة حيث لا يسكن فيها أي إنسان حضري بل البدو فقط. ولكن ليس من الضروري أن تكون هذه البادية أرضاً صحراوية بل هناك أقسام منها يمكن زرعها. ويميز البدو أحياناً ما بين بادية الشام وبادية العراق ولكن ليس دوماً. ولقد دعا العرب سورية بالشام بعد الفتوحات الإسلامية لبلاد الشام وذلك لسبب ممتع وهو أن كلمة شام مختصرة من كلمة الشمال أو اليد اليسرى وذلك لأن سورية تقع إلى يسار جميع المسلمين الذين يصلون باتجاه الكعبة في مكة عندما يكونون على شاطئ البحر المتوسط. ولنفس الأسباب يطلق اسم الحجاز (ومعناه الوسط أو المركز) على المكان الذي توضع فيه مكة. والبلاد الواقعة إلى يمين الحجاز تدعى اليمن (من كلمة اليمين) أو اليد اليمنى.

وبالنسبة للغرض من تأليف هذا الكتاب أعتقد أنه من المسموح به أصلاً أن نعتبر بادية الشام وهي تلك الهضبة التي ترتفع حوالي ٢٠٠ قدم عن سطح البحر، وحدة جغرافية منفصلة وهذه الوحدة تنقسم إلى جزأين متكاملين، ففي القرن الثامن عشر دعا الرحالة الإنكليز الجزء الجنوبي المربع في شكله باسم الصحراء العظمى ودعوا القسم الشمالي وهو عبارة عن المثلث المتواجد على شكل مثلث أكبر بالصحراء الكبرى. هذا وإن الصحراء الجنوبية أو العظمى هي التي تقسم الصحراء العربية والصحراء الشمالية أو الصغرى التي تربط الأراضي الخصبة الواقعة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط بأراضي ما بين النهرين الخصبة أيضاً.

---

(١) لقد أظهر المؤلف بيزلي Beazley في كتابة فجر الجغرافية الحديثة كيف أن مفاهيم الأوروبيين حول الصحراء العربية وبادية الشام كانت ضبابية أثناء العهود الوسطى. خذ مثلاً بيرتشارد وهو أحد الحجاج المتجولين في المشرق وعاش في النصف الثاني من القرن الثالث عشر. فقد أطلق اسم سورية العظمى على جميع المناطق الواقعة بين مصر ودجلة واعتبر أن بلاد العرب تمتد حتى الأردن.

كان نيقولاس سانسون أحد الجغرافيين الفرنسيين المتميزين وكان مهندساً وكان الملك لويس الثالث عشر أحد تلاميذه وتعتبر خرائطه التي تمثل الشرق الأدنى من أعظم الخرائط دقة في زمنه وهي تظهر الخطأ الذي وقع فيه الأوروبيون حول ذلك الجزء من العالم. وخرائطه التي تعود إلى عام ١٦٥٢ تظهر أنهم كانوا يعتمدون بصورة رئيسة على بطليموس، وهناك خريطة عامة تدفع بلاد العرب حتى سهول حلب. وفي إحدى هذه الخرائط يظهر نهر الفرات مستقيماً. والقرينة الوحيدة لأصل اسم بيرياره هي اسم دسكره إلى الغرب من تدمر تدعى البيضاء التي كانت تدعى بيرياره من قبل بعض علماء الآثار.

ولقد دعا معظم الجغرافيين العرب الأوائل (بما فيهم البكري) جميع الصحراء العظمى باسم (الحمادة) وهي تمتد بشكل تقريبي من خط عرض ٣٠ حتى خط ٣٣ شمال خط الاستواء وهي تنقسم بنفسها إلى ثلاثة أقسام طبيعية لكل واحدة منها ملامح ومزايا خاصة بها. وتشمل حوران في الشمال الغربي جبل العرب (وكان يدعى سابقاً باسم جبل حوران). وتشمل أيضاً بعض المناطق المؤلفة من الحمم البركانية التي تدعى (الحماد) وهي عبارة عن قطعة من الأرض مؤلفة من صحراء كثيرة الحجارة عديمة المياه تشرف عليها مرتفعات جبل عنيزة. ثم منطقة الوديان التي تنحدر نحو نهر الفرات وهي عبارة عن شبكة من الأودية ذات تربة رملية رخوة تتخللها مناطق صلبة. وتعتبر منطقة جبل عنيزة أعظم مجمع للمياه في بادية الشام ففي منحدرات هذا الجبل تقع منابع عدة أودية كبرى. مثلاً هناك وادي هارون الذي ينحدر من قمة جبل عنيزة متجهاً إلى نهر الفرات في مساحة تبلغ ٣٠٠ ميل وفي بعض الأماكن يبلغ عمقه ٢٠٠ قدم وعرضه ميل واحد. وبعد هطول الأمطار الشتوية يمتلئ هذا الوادي شأن جميع الوديان الأخرى ويطوف في الصحراء التي يفيض ماؤها مؤقتاً. وعلى مساحة حوالي درجتين إلى الجنوب من جبل عنيزة تقع منطقة منخفضة تدعى منخفض الحوية التي تحتوي على واحة جوف الصقاقة، ويمتد في المنطقة ما بين شرق الأردن وهذه المجموعة من الواحات (لمسافة حوالي ٢٠٠ ميل) ذلك المنخفض الفريد من نوعه المدعو وادي سرحان، ويتفق اسم الحمادة أو الصحراء العظمى مع الصحراء العربية في الموصل وهذا يذكرنا باسم الصحراء العربية، التي ذكرها بطليموس. وسوف نصف طبيعة تضاريسها الطبيعية في الفصل التالي حيث سنناقش بعض الطرق التجارية القديمة.

هذا وإن الصحراء الصغرى التي يدعوها البدو (السميا) تختلف عن صحراء السموا وهي المنطقة الوحيدة التي يسهل اختراقها وقطعها وقد وصفت بأنها مثلثة الشكل وأن رأسها يشبه رأس الصحراء العظمى وهو عبارة عن قطعة ضيقة من الأرض شبه المروية ما بين حلب والانحناء الغربي لنهر الفرات، وأما قاعدة هذا المثلث فهي تتألف من خط موازٍ لخط العرض ٣٣ شمال خط الاستواء وهذا الخط يقع شمال حدود حوران والحماد، وهكذا يصبح الحد الفاصل ما بين الصحراء العظمى والصحراء الصغرى عبارة عن قطعة من الأرض الصلبة كثيرة الحجارة المقفرة التي تفتقر إلى المياه كلياً عدا عن الرطبة[1] والآبار

---

(١) هناك مجموعة يبلغ عددها ستة آبار وهي تقع على بعد حوالي ٥٠٠ يارد إلى شمال غرب الحدود العراقية في حصن الرطبة ويبلغ عمق البئر الواحدة منها من ٤٠-٥٠ قدماً، ويقع مستوى أفواه الآبار على مستوى سطح الأرض وتظهر آثار الجبال على فوهة كل بئر من تلك الآبار.

القديمة الواقعة في وادي هارون. ولقد لوحظ استواء الأرض في الصحراء الصغرى. والحقيقة أن هذه الصحراء تدعى الأرض المجدبة من نوع السهوب أكثر من الصحراء، وفي أثناء فصل الشتاء يبلغ معدل هطول الأمطار هناك من ثلاثة إلى خمسة إنشات. وهكذا تظهر في الربيع بقع من الحشائش الخضراء الطويلة وعلى مدار السنة يتغطى السهل بالأشواك وبعدة أنواع وأصناف من النباتات العطرة ذات اللون الأخضر الذي يميل إلى الرمادي وتظهر المياه الجوفية قرب سطح الأرض في كل واد من كل منخفض وتوجد الينابيع الطبيعية (العيون) والآبار التي حفرها الإنسان بشكل كبير ومتكرر، وفضلاً عن الحفر المملوءة عادة بالمياه (المورد) في الأراضي المنخفضة وكميات وافرة من الأراضي المنبسطة فضلاً عن السبخات. ولكن الأرض في هذه المناطق جافة عدا حالات هطول الأمطار الشتوية. وفي كثير من الأماكن يكون سطح الأرض قاسياً أو ناعماً نسبياً بحيث يصلح لجميع أنواع السفر والسياحة سواء بواسطة الجمال أو السيارات. ولا تعرف تشكيلات الكثبان في هذه الأمكنة (عدا قرب ضفاف الفرات)، ويندر وجود أماكن الرمال اللينة ولا عجب أن نجد كثيراً من القبائل البدوية تهاجر شمالاً في فصل الصيف لكي ترعى قطعانها وجمالها في هذه المنطقة الخصبة والوافرة المياه نسبياً، فترى فيها الخيام السوداء (الأخبية) منتشرة طيلة أيام السنة وهي تخص بعض القبائل من البدو الرحل. وهناك عقبتان خطيرتان تعترضان عملية النقل في هذه السهوب. أولاً: هناك وديان عديدة في الطرق المنحدرة نحو نهر الفرات ويصعب قطع عدد كبير منها مثلاً وادي حوران ووادي صواب. ثانياً: هناك سلسلة من التلال الصحراوية (ذكرت آنفاً) تتواجد بشكل منحرف مائل عبر السهل ابتداءً من جوار دمشق حتى نهر الفرات إلى الشمال من دير الزور، وأما في المنطقة الواقعة ما بين تدمر ونهر الفرات فإن هذه التلال تصبح أكثر عرضاً وانتشاراً، ولكن تضيق هذه المرتفعات لتصبح سلسلة واحدة من الجبال تدعى جبال الرواق وهي واقعة ما بين تدمر والضمير (قرب دمشق)، وهناك ممرات جبلية تمتد من الشمال الغربي إلى الأجزاء الجنوبية الشرقية لهذا السهل وقد استخدمت هذه الممرات للإشراف على الطرق المختلفة. وتشرف تدمر الواقعة على المنحدرات الجبلية الشرقية على أكثر هذه الممرات استراتيجية وهذا يوضح لنا سيادة تدمر التجارية خلال قرون عديدة من تاريخها. ولهذا السبب أطلق الرحالة موزيل وبعض علماء الآثار الفرنسيين وبصورة خاصة بويديبارد "**Paidebard**" ودوسو **Dussaud** بصورة خاصة اسم ((بالميرينا **Palmyrens**)) على الصحراء الصغرى. وتمتلك هذه المنطقة قوة أساسية تجعلها دوماً موحدة لا سيما وأنها كانت واقعة على حدود الإمبراطورية الرومانية. وفي هذه الأيام

عندما نرغب في تمييز الصحراء الصغرى عن بادية الشام فإننا ندعو الصحراء الصغرى (بالميرينا) ولكن كلما اضطر الكاتب لذكر التباينات أو المقارنات فيما بين الأجزاء الشمالية والجنوبية من بادية الشام عندها يفضل استخدام الأسماء القديمة المعروفة وهي الصحراء العظمى والصحراء الصغرى.

تختلف الحياة الحيوانية التي تعيش في بادية الشام نظراً لجفاف تلك المنطقة، فهناك الغزلان والأرانب البرية متواجدة بكميات وافرة خصوصاً في الصحراء الصغرى وكذلك الحيوانات المفترسة والطيور الضارية والضباع وأصناف من ابن آوى. وأما النعام فقد كان متوافراً في الأزمنة القديمة ولكنه لا يتواجد الآن إلا في الصحراء العظمى. وحمار الوحش قد اختفى مع أنه كان متوافراً. وأما الوعل الذي وصفه الرحالة تتريزو **Tenreizo** باسم بقر الوحش عام ١٥٢٨ فقد تقهقر جنوباً إلى شبه الجزيرة العربية. هذا وقد وجد دوجلاس كاروثرو **Doglass Cawrothero** الذي اصطاد الوعل عام ١٩٠٩ أن أفضل أنواع الوعول توجد فقط في الأجزاء الشمالية الغربية لصحراء النفوذ وإلى جنوب شرق وادي سرحان. وتوجد الثعالب أيضاً في بادية الشام وكذلك الجربوع وهو جرذ صحراوي وصفه كثير من الرحالة في القرن السادس عشر، وهذا الحيوان أكبر حجماً من الجرذ ولونه أبيض رملي وبنيته تشبه بنية الكنغر. ويدَّعي أحد رحَّالة القرن السابع عشر المدعو (كاري) أنه قد قتل تمساحاً في إحدى المستنقعات المالحة الواقعة ما بين الطيبة وحلب. ومن الممكن أن يكون قد رأى وقتل أحد مخلفات القرون الغابرة من مستعمرة التماسيح. ويذكر الرحالة في نهاية القرن الثامن عشر أنهم رأوا أسوداً ونموراً قرب نهر الفرات. والحقيقة أن النمور لم تتواجد في بادية الشام خلال الفترة التاريخية في تلك المنطقة ولكن شوهدت الأسود وقتلت على طول مجرى نهر الفرات ابتداءً من بيريجيك حتى البصرة وذلك في منتصف القرن التاسع عشر مع أنها انقرضت الآن في ذلك الوادي، ولا تشاهد في هذه الأيام سوى الذئاب في البادية. وتصاد بعض الطيور في الصحراء الصغرى كالحجل والحباري، وأخيراً هناك عدة أنواع من الثعابين غير المؤذية والحشرات والعقارب ذات اللسعة السامة.

وهناك ثلاثة أنواع من الحيوانات الداجنة التي تستطيع أن تجد طعامها لتبقى على قيد الحياة. فهناك الجمال العادية ذات السنام الواحد التي أتت من شمال شرقي شبه الجزيرة العربية والإحساء. ثم إبل الركوب السريع والهُجُن وهي ذات سنام واحد أيضاً وقد أتت من عمان والمهرة. وقد استخدم كلا النوعين في الصحراء، وقد رباها البدو للبيع منذ القرن التاسع ق. م وهي تقتات بالأشواك وغيرها من النباتات الخضراء التي تستطيع أن تجدها،

وهي تستطيع السفر من أربعة إلى عشرة أيام دون ماء طبقاً لفصول السنة (أي أنها تحتاج كميات أقل من الماء في الفصل البارد عندما يحتوي العشب الأخضر على بعض الرطوبة). وعندما تستخدم الجمال في حمل الأحمال الثقيلة فإن أصحابها يضيفون الشعير إلى غذائها. أو كرات من نوع العجين وأحياناً البلح. ولقد جربت تربية الجمال البكتيرية ذات السنامين في الصحراء الصغرى قبل استيراد الجمال من بلاد العرب. ولكن، ومع أن هذه الجمال أثبت أقداماً في فصل الأمطار من الإبل ذات السنام الواحد، إلا أنها لم تستطع تحمل حرارة الصيف طويلاً. وتستطيع الخيول التي يربيها البدو لاستعمالهم الخاص وليس للبيع المعيشة في الصحراء ولكنها تحتاج إلى عناية خاصة. إذ ينبغي أن تتناول كميات أكبر من الطعام أكثر من الجمال، وينبغي أن تُسقى عدة مرات وبشكل منتظم كل أربع وعشرين ساعة على الأقل. ويقوم البدو بغزواتهم على صهوات خيولهم، ويمتلك شيخ البدو فرساً أو حصاناً بشكل دائم. وتعتبر العائلات البدوية وجود فرس أصيلة للإنجاب من مفاخرها. وفي بعض الأحيان تشترك عدة عائلات بامتلاك فرس واحد من هذا النوع.. وهناك الحمير التي ترى في الصحراء ومع أنها أصلب وأشد احتمالاً من الخيول إلا أنها تقل في منزلتها عن الخيول ولا تستخدم في الأغراض التي يُستخدم فيها الجمل.

٣) القبائل البدوية، أصولها وتنظيماتها

كان سكان بادية الشام ولا يزالون من العرب. ومن أزمنة سحيقة في القدم غادرت بعض القبائل البدوية أماكن سكناها في شبه الجزيرة واندفعت شمالاً باتجاه البادية. ولقد كانت هناك أسباب قاهرة سرّعت في تلك الهجرات. مثلاً حدثت عدة فصول متتابعة من الجفاف والمواسم الرديئة التي سببت المجاعات، ثم حدث ذلك الضغط السكاني المتزايد عندما ازداد عدد السكان في نجد وحتى في اليمن، كل هذه الأسباب أسهمت في تعزيز وتشجيع تلك الهجرات، والحقيقة أن أقل تغيير في البيئة يعمل على إخلال التوازن لدى القبائل العربية، ولذلك، ونظراً لعدم وجود أي حدود سياسية بالمعنى الأوروبي لهذه الكلمة، ونظراً لأنه من السهل عبور الصحراء العظمى، لذلك أصبح توارد البدو من شبه جزيرة العرب وارداً وحتمياً. وكانت العادة أن تعمل القبائل الوافدة على اقتلاع وطرد غالبية القبائل الأخرى التي كانت تحتل بعض المناطق في داخل بادية الشام. وكان هؤلاء القادمون الجدد يحلون محل القبائل القديمة التي كانوا يدفعونها ويجبرونها على التقدم شمالاً بقوة السلاح.

ولقد كانت الدوافع الدينية سبباً من أسباب الهجرات القبلية، خصوصاً تلك التي كانت تتم على مقياس واسع، وقد كانت تلك هي الحالة في القرن السابع بعد وفاة محمد صلى الله عليه وسلّم عندما بدأت القبائل البدوية العربية في الغزو، ليس على نطاق الصحراء فحسب بل على مستوى المناطق الآهلة بالسكان في سورية ومنطقة ما بين النهرين أيضاً.

ولقد تجددت هذه الروح بشكل جديد يدعى الجهاد أو الحرب المقدسة ضد الكفار في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، ولكن مع وجود فارق. فقد ظهر عندها الوهابيون وهم طائفة من المسلمين المتطرفين في جنوب نجد الذين قادهم عبد العزيز بن سعود زعيم الدرعية وهداهم وأثار فيهم الروح الدينية محمد بن عبد الوهاب فأسسوا أول دولة وهابية. ولكي ينظفوا ويطهروا الإسلام عمد الوهابيون إلى الاستيلاء على جميع شبه الجزيرة الوسطى. وبعد ذلك نهبوا كربلاء واحتلوا مكة، وأخيراً وبقيادة أحد أحفاد ابن سعود غزوا منطقة الفرات الوسطى وسورية وواصلوا حملاتهم (ما بين عام ١٨٠٣و ١٨٠٨) حتى تخوم البصرة ودمشق وحلب. وظلت الحال على هذا المنوال حتى انتبه الأتراك فأرسلوا جيشاً ضدهم طردهم فرجعوا إلى أواسط شبه الجزيرة. ولكن قام أولاً طوسون ووالده محمد علي باشا في مصر بحملة ضد الدولة الوهابية. وبعد ذلك غزا إبراهيم باشا (وهو ابن محمد علي باشا بالتبني)[1] نجداً ونهب مدينة الدرعية وأسر الزعيم السعودي عام ١٨١٨، وبعد أن جلا إبراهيم باشا عن نجد ترك بعض الحاميات المصرية والتركية فيها لتأمين السِّلم بالقوة. ولم يستمر الوهابيون كما فعل المسلمون طويلاً في احتلال بادية الشام، ولكن المذهب الوهابي لم يمت بل أصبحت الرياض عاصمة الدولة الوهابية. وقد حدث أن قام عبد العزيز وهو أحد أحفاد عبد العزيز الأول بتنصيب نفسه ملكاً باسم ابن سعود بعد أن استولى على الرياض وعلى أواسط شبه الجزيرة، وذلك بعد تلك الحوادث التي تلت الحرب العالمية الأولى وإعلان الانتداب في تلك الفترة الحرجة على سورية وفلسطين والعراق. وبعد عام ١٩٢٨ أضاف عبد العزيز بن سعود الحجاز إلى مملكته واحتل جيشه من البدو الرحل منطقة (الحماد) في سورية الشمالية، وقد أغار الوهابيون على شرق الأردن والعراق في أكثر من مناسبة. وقد تدخل السير جلبرت كلايتون وفرض المصالحة على ابن سعود فانسحب من جميع الأراضي التي احتلها في (الحماد) ومع ذلك فلا تزال السعودية تدعي حقها في بادية الشام بما فيه جميع الأراضي التي كانت تخص (آل الرشيد) في حائل والجوف.

---

(١) هناك نظرية تقول أن إبراهيم باشا ابن بالتبني لمحمد علي باشا أخذت بها المؤلفة وهي نظرية ضعيفة السند.

ولقد استمرت عدة من القبائل القوية التي كانت تعيش في بادية الشام في نزولها ومعيشتها جزئياً في شبه الجزيرة العربية. فهناك أفخاذ معينة من قبيلة عنزة وبصورة خاصة من قبيلة شمر تنتقل إلى شمال شبه الجزيرة في الشتاء، وتهاجر شمالاً خلال بادية الشام في أوائل الربيع. وهم يتنقلون كما يشاؤون في الصحراء العظمى ولا يصلون إلى الصحراء الصغرى حتى حلول فصل الصيف بعد أن تقل الأعشاب والماء في المناطق الجنوبية. وعند تحركهم لا تخيم القبيلة أكثر من ليلتين في المكان الواحد. وهناك أفخاذ أخرى من تلك القبيلة تقضي معظم أوقاتها في الانتقال ما بين الصحراء العظمى والصغرى ذهاباً وإياباً. أما القبائل الأخرى التي تعيش على حافة الصحراء قرب المناطق الزراعية فليس لها من حاجة للتنقل والهجرة.

أما أولئك الذين يعيشون قرب الحدود السورية أو منطقة ما بين النهرين، وقرب الواحات وآبار المياه في وادي سرحان فهم لا يتجولون بعيداً. فديرتهم أو مداراتهم القبلية صغيرة نسبياً وذلك لأن لديهم وسائل العيش المتوفرة.

وأما القبائل الرحل فيعنى بها الشعب أي جميع شعوب القبائل شرقاً أو غرباً. ومن الممكن تقسيم العرب في بادية الشام إلى مجموعتين رئيسيتين فهناك البدو الرحل الذين تتواجد قبائلهم في الأماكن الصحراوية المقفرة وهناك الحضر أي العرب الذين استقروا في مكانٍ ما وأهلهم طبعاً من البدو الرحل، ويشتق اسم البدو من البادية وهي المنطقة الكبرى القفراء التي يتجولون فيها والواحد منهم يدعى البدوي والجمع البدو.

وعندما سمع الغربيون الأوائل بالبدو كانت الممالك العربية في حيز الوجود أيضاً على حدود الدول المتحضرة. ففي الصحراء الصغرى كانت هناك تدمر المركز التجاري للقوافل، وكانت تدمر مملكة عربية قبل أيامها الذهبية. وإلى الجنوب كانت مملكة الأنباط التي ذكرتها المصادر الرومانية لأول مرة عام ٣١٢ ق. م والتي تحولت إلى إمبراطورية الصحراء. وكانت مراكز للقوافل أيضاً. وكان الأنباط هم خلفاء اللخميين الذين تلو السبأيين في شمال غرب شبه الجزيرة العربية وقبلهم بزمان بعيد سكن الميناويون في الألف الأول ق. م.

وبعد الحكم الروماني لهذه البلاد تولت الإمبراطورية البيزنطية الحكم من خلال أمراء الغساسنة الذين كانوا يقاتلون البدو الإيرانيين، وكانت الإمبراطورية البيزنطية مسؤولة عن حماية الحدود السورية. وابتداءً من نهاية القرن الخامس الميلادي حتى الفتح الإسلامي في القرن السابع حكم الغساسنة الذين أتت قبائلهم من اليمن عن طريق الحجاز

مملكـة اشـتملت علـى فينيقيـة (حتـى جبـال لبنـان شمـالاً) وفلـسطين ووادي الأردن وحـوران والصحراء الصغرى (حتى الرصافة شمالاً)، وكـان الأباطرة البيزنطيون يساعدون الغساسنة مادياً ومعنوياً. وقد نصب جوستنيان أحد أمراء الغساسنة سيداً على جميع القبائل العربية في سورية. وقد جعل مرتبة هذا الأمير في المقام الثاني بعده بأن منحه لقب فيلارك "**Phelarch**" وباتريكوس "**Patricus**". وأما في الشرق فكانت هناك مملكة اللخميين التي كانت تحت حماية الإيرانيين وقد نصبهم الإيرانيون حوالي عام ٣٠٠م لحماية الحدود ضد البدو وقد امتد إقليم اللخميين في الحيرة إلى الجنوب والغرب من الكوفة التي اشتهرت في القرن السابع وهي قرب (مشهد علي)، وكان لملوك اللخميين عاصمة ثابتة بعكس الغساسنة. وكان اللخميون الأعداء التقليديين للغساسنة. ولكن كانوا أقل قوة من هؤلاء من وجهة حضارية وذلك لبعدهم عن الحضارة البيزنطية. وخلال القرن السابع قضي على كلا مملكتي الغساسنة واللخميين على يد العرب أثناء الفتوحات العربية الإسلامية، وقد امتدت الفتوحات القبلية الإسلامية شمالاً وغرباً في تقدم هائل محفوف بالنصر ويُعرف أحفاد هؤلاء الفاتحين لدى الأوروبيين باسم ساراسانز[١].

وبعد ذلك انتقل مركز الخلافة الإسلامية والحضارة الإسلامية من المدينة إلى دمشق وذلك في منتصف القرن السابع، وبعد قرن آخر انتقل مرة ثانية إلى بغداد. وبعد خمسة قرون وبعد أن نُهبت بغداد على يد المغول عام ١٢٥٨ ورثت القاهرة السلطة والهيبة الإسلامية. وفي أثناء هذه التغيرات المتلاحقة وحتى تحت حكم المماليك وهم سلاطين مصر، عمد شيوخ القبائل في بادية الشام إلى الاحتفاظ باستقلالهم عملياً إن لم يكن نظرياً، ذلك الاستقلال الذي حققوه لأنفسهم عندما احتلوا البادية في القرن السابع الميلادي.

وفي أوائل العهد الإسلامي اكتسبت الصحراء الصغرى شهرة شعبية كمكان للاستشفاء وقضاء العطل حيث استعملها الخلفاء الأمويون وأتباعهم. فقد اعتبر هؤلاء أن المرتفعات كثيرة الرياح جالبة للصحة بعكس المدن المزدحمة بالسكان، وكانت فرص

---

(١) لكلمة ساراسانز Saraccins تاريخ ممتع فالساراسانز الأصليون ينتمون إلى قبيلة كانت تعيش في شبه جزيرة سيناء وقد ذكر بطليموس اسم إقليم Sarakea وبعدها تحرف الاسم إلى ساراكا Saraka. وفي القرن الثالث الميلادي قويت شوكة قبائل ساراكا وحكموا بقية القبائل المجاورة وهاجموا الحدود الرومانية، وبالتدريج أصبح اسم ساراسان مستعملاً للدلالة على العرب وبعد تأسيس الخلافة الإسلامية أصبح البيزنطيون يسمون أتباع الخليفة باسم ساراسانز وفي أثناء الحروب الصليبية انتقل هذا الاسم إلى أوروبا من خلال الصليبين.

العيد الممتازة في تلك الصحراء تعطي للخلفاء ورجال بلاطهم متعة ليس بعدها من متعة. ولهذا بنى الخلفاء قصوراً صيفية ومراكز ملكية للصيد في البادية. كما كانت تدمر قد فعلت قبلهم. وبالإضافة إلى ذلك فقد كان لتلك المساحات المفتوحة الواسعة استعمالات أخرى. فقد استخدمت كأماكن لتدريب الأمراء على فنون الحرب ومطاردة الطرائد.

وعندما انتقلت البادية إلى حكم السلاطين الأتراك في القرن السادس عشر لم تتغير حالة سكانها فلم يدفع البدو طيلة حياتهم أية ضرائب للحكومة التركية. وكان البدو ينظرون إلى البادية بصفتها أراضيهم الخاصة وقد امتلكوها بكل معنى الكلمة. فقد كان البدو فقط هم الذين يستطيعون العيش سنة في داخل البادية وسنة في خارجها. هذا الشعور ساعد على مقاومتهم لكل الاعتداءات التي أتت من الخارج. وهذا الشعور قد ساعدهم على رفض دفع الضرائب للعثمانيين أو أية حكومة أخرى وهو الذي شجعهم على جمع الأموال بشكل مكرس من أصحاب القوافل التي تمر بهم (بقوة السلاح) سواء كانت القوافل تجارية وغير ذلك، وحتى قوافل السيارات الحديثة كانت مضطرة لإرضاء البدو مدة من الزمن حفظاً لسلامتهم. وحتى عند إنشاء خط أنابيب البترول أظهر البدو غضبهم مرة بعد أخرى بتخريب وسرقة بعض أجزاء الخط من الأنابيب. والحقيقة أن علينا أن نعترف، وبالنسبة لآراء بعض الناس، أن هذا التدخل في مد الأنابيب إنما هو مجرد أعمال مزاجية تخريبية.

وحدثت بعض التغيرات القبلية في القرن السابع عشر، فقد اقتحم البادية بعض الأعراب من إقليم شمر في نجد وساروا شمالاً خلالها، وتغلب هؤلاء على السكان المسلمين العرب الموجودين، وطردوهم وحلوا محلهم. وقبل نهاية نفس القرن غزت بادية الشام قبيلة أخرى من عرب نجد تدعى قبيلة عنزة. وخلال قرن ونصف من النزاع القبلي نجح هؤلاء بدورهم في إحراز السيادة على الصحراء العظمى والصحراء الصغرى وطردوا كثيراً من قبائل شمر إلى منطقة الفرات حيث استقر هؤلاء في منطقة ما بين النهرين ومنذ أوائل القرن التاسع عشر حتى الزمن الحاضر ظلت قبيلة عنزة القبيلة الرئيسية الحاكمة في بادية الشام. وفوق ذلك ظلوا طيلة الحكم التركي سياسياً إن لم يكن اقتصادياً في حالة استقلال تام عن الأتراك.

وهناك عدة أفخاذ لقبيلة عنزة وعندما عدد الرحالة بلانت وزوجته هذه الأفخاذ ذكر تسعة منهم، وكل واحدة كانت تتألف من عشائر وتعتبر عشيرة الرولة اكبر وأقوى هذه العشائر ويعرف حجم القبيلة بعدد خيامها أو أخبيتها وكان لعشيرة الرولة ١٢,٠٠٠ خباء في

القرن التاسع عشر، وكان عدد جمالهم يبلغ ١٥٠,٠٠٠ وفي هذه الأيام يذكر رشوان[١] أن عددهم يبلغ ٣٥,٠٠٠ نسمة وعدد خيامهم (٧٠٠٠) فقط مع أن جمالهم قد ازداد عددها إلى ٣٥٠,٠٠٠ جمل تقريباً. وهناك قبائل أخرى تسكن البادية إلى الشمال الغربي والشرق من قبيلة عنزة وهناك قليل من هؤلاء مثل الموالي يعتبرون من حلفاء وأتباع عنزة أما الباقون فهم مستقلون تماماً مثل قبائل الشرارات القاطنة في وادي سرحان، وهناك آخرون قد استقروا تقريباً وذلك مثل عرب المؤتفكة الذين سكنوا في المنطقة ما بين الحلة والبصرة.

ولقد كتبت بعض المراجع حول الهجمات الموسمية[٢] للبدو والتي يقومون بها بقصد الحصول على الطعام الكافي لهم ولحيواناتهم. وكما يعلم الجميع، يعيش البدوي على تربية الجمال للبيع ولكل قبيلة إقليمها الخاص الذي يدعى (الديرة) ويتوقف حجم الديرة على الموارد المائية وطبيعة المراعي فيها وذلك لأن كل إقليم ينبغي أن يقوم في السنوات العادية بإطعام وإعالة قطعان وجمال قبيلة معينة وبإمداد أفراد القبيلة بالمياه اللازمة أيضاً. هذا وإن ندرة المياه وقلة المراعي تجعل من المستحيل أن تعيش كل عشيرة منها لوحدها. وكما أسلفنا وقلنا فإن كل عشيرة تتجول لوحدها منفصلة عن العشائر الأخرى في ديرات خاصة بها ضمن دائرة نفوذ القبيلة بأجمعها. وتنشأ الخصومات والقتال بين البدو بشكل تلقائي كلما أجبرت سنوات الجفاف أفراد القبيلة أو بعض أفراد عشائرها على البحث عن الماء والكلأ خارج دائرة نفوذ العشيرة أو القبيلة. وهذه الخصومات تولد نزاعاً دموياً ينتقل الثأر من جيل إلى جيل. ويضغط البدو بعضهم باتجاه البعض الآخر كما يضغطون على الحدود نصف الخصبة للدول التي تحيط بالبادية، وتزداد حدة هذا الضغط في سنوات الجفاف، ولكن

---

(١) تعني المؤلفة كارل الرشوان وهو ضابط ألماني عاش مع قبائل الرولة ربع قرن وله كتاب الخيام السود وغيره.

(٢) هناك قبيلة أخرى من قبائل القرباط تدعى السلابة ولا تنتمي هذه القبيلة لأي فئة من الفئات المذكورة أعلاه ويعتقد أن أصل هذه القبيلة من الهند فهم ليسوا عرباً أنقياء وتسكن هذه القبيلة داخل بادية الشام وتمتد من نجد جنوباً إلى تدمر شمالاً ولكنهم لا يمتلكون الجمال ويفضلون تربية الحمير للبيع. وهم يتبعون قطعان الغزلان في هجراتهم. ويصطادون الغزلان كطعام لهم ويعملون في الحدادة والنجارة.

وإذا أراد القارئ الحصول على معلومات تختص بهذه القبائل والقبائل الأخرى نُحيله إلى كتاب الليدي بلانت المسمى "بدو الفرات" ١٨٧٩ وخصوصاً المجلد الثاني الفصل الرابع والعشرين من ١٨٧- ١٩٣ وكذلك كتاب تشارلز داوتي "رحلات في الصحراء العربية". وكذلك كتاب بركهاردت. "ملاحظات حول البدو والوهابيين" من صفحة ١- ٣٢ ومن هذا وإن معلومات بركهاردت رغم كونها ممتعة قد اصبحت قديمة مدة قرن من الزمن ولهذا تعتبر بعض ملاحظاته غير دقيقة.

وإذا أراد القارئ الحصول على مادة حديثة عليه مراجعة فكتور مولر وكارل رشوان "الخيام السود".

يلاحظ أنه خلال جميع السنوات يظهر رجال القبائل بأشكال من الفقر والفاقة والقلق وحالة من الجريان والتدفق المزمن وعدم الاستقرار.

والبدو شعب صلب العود ويعملون في الصيد والقتال فضلاً عن تربية الجمال والخيول. وكثيراً ما يظهرون بمظهر الغزاة. ونظراً لمواجهتهم لتلك الحالات الصعبة المريرة من الحياة فإن الأكفاء منهم فقط هم الذين يستطيعون الاستمرار في العيش في الصحراء وبصفتهم مسلحين فقد تدربوا على احتمال الحاجة والحرمان وذلك لأن دينهم وبيئتهم قد أجبرتهم على المعيشة باعتدال، ولا شك أن النبي محمد صلّى الله عليه وسلم قد وضع بعين الاعتبار الحاجات الفيزيائية والروحانية لشعبه ووضع تشريعاته طبقاً لذلك. والحقيقة أن البدوي الحديث ليس متديناً بكل معنى الكلمة عدا الوهابيين، ولكن قوة العادة والتقاليد الدينية قوية لديهم. فالعادة والتقاليد هي القانون السائد لدى البدو. وقد حدث أن احد السياح الإنكليز كان ماراً من حلب إلى البصرة، فأبدى ملاحظة حول الإرهاق والتعب من السفر في الصحراء وقد عبر عن عجبه كيف يستطيع العرب أنفسهم احتمال ذلك الإرهاق سنة بعد سنة. ثم يستطرد ذلك السائح قائلاً إن البدو يشبهون جِمالهم بالتأكيد، أي أن العناية الإلهية قد خصصت كليهما للمعيشة في الصحراء، فقد لاحظت أن كليهما يمشيان ويعملان طول النهار ويسهران للمراقبة ليلاً ثم يستأنفان نفس الأعمال في اليوم التالي دون أن تبدو عليهما أي شارة من شارات التعب أو الإعياء. وهم يقولون إنه إذا توفر لديهم الطعام والماء فإن أفواههم لا تتوقف عن الحركة بل تستطيع أفواههم نظراً لقوتهم، الاستمرار في الحركة رغم وجود الطعام والماء. ومع ذلك فإن هذه الحياة اليومية تقصر عمر البدوي، فالبدوي يموت صغيراً عادة بالمقارنة مع الأوروبي.

وتحكم كل قبيلة نفسها ضمن خطوط شبه ديموقراطية، فهناك مجلس شيوخ القبيلة الذي يترأسه السيد أو شيخ القبيلة الذي يقرر جميع الأمور الهامة سواء كانت من شؤون الحرب أم السلم أم فصل الخصومات أم الغزوات وسفك الدماء. ويعتبر السيد أو رئيس القبيلة الزعيم المختار لدى رجال قبيلته. وبصورة نظرية لا يرث الابن أباه في المشيخة ولكن إذا كان الابن رجلاً قادراً فإنه يملأ مكان أبيه بشكل آلي ما لم يكن غير مؤهل لنيل هذا المركز بسبب بعض نقاط الضعف الجسمية أو العقلية. فالشيوخ هم الأسياد وهم رجال السلطة لأنه قد ثبتت جدارتهم كزعماء رغم كونهم صغار السن، خصوصاً إذا كانوا من أفراد عائلة قوية، وليس لكونهم كباراً في السن. وهناك وظيفة القاضي وهي وراثية وذلك

لأن من لوازم القاضي أن يكون مطلعاً تمام الاطلاع على الشريعة الإسلامية وعلى الأعراف البدوية وهذه المعرفة تنتقل من الأب إلى الابن.

ينبغي على القارئ أن يفتش عن مكان ومراجع أخرى للاطلاع على بعض الأوصاف المتعة للعادات والتقاليد القبلية إذ لسوء الحظ ليس لدينا في هذا الكتاب مكان لبحث المنظمات والتنظيمات الدقيقة في حياة البدو أو تفاصيل مجالس القبيلة والاجتماعات الأقل رسمية لشرب القهوة حيث تناقش جميع القضايا القبلية والعائلية بالتفصيل.

هذا وإذا أراد القارئ معرفة شيء عن الحياة اليومية للبدو، عليه مراجعة ما كتبه أولئك السياح الذين عاشوا بين البدو وسماع قصصهم، إذ نستطيع أن نتعلم الكثير عن العرب من كتاب (داوتي) وهو (الصحراء العربية) أكثر من أي كتاب آخر، هذا وتظهر خصائص العربي وميزاته حيث تتأثر أخلاق البدوي ببعض مظاهر الحياة التجارية أو عندما يؤثر التعصب الديني أو الجشع في معاملاتهم للأجانب عندها يدخل العرب ضمن قصة السياحة والتجارة والطرق التجارية.

إن استقلال البدوي بروحه بالإضافة إلى نظرته الضيقة للعالم حوله ربما كانت سبباً في توقعنا بعدم قدرة البدوي على التكيف مع الأفكار الجديدة والبيئة الجديدة، ولكن العكس هو الصحيح ضمن حدود الفقر المدقع الذي يحيط بحياة البداوة، فقد كان البدو منذ البداية سريعي التأثر بالبدع الجديدة التي تقبلوها بسرعة وهي القهوة والتبغ والملابس القطنية وكذلك الأسلحة النارية. وآخر بدعة تقبلوها هي السيارات. فهناك كثير من الشيوخ الذين يمتلكون السيارات (أو قد استلفوها ديوناً عليهم) وتعلموا كيفية سوقها مع أنهم لم يتعلموا بعد كيف يعتنون بها وأصبحت قبيلة الرولة تقوم بغزواتها بواسطة السيارات. وفي أثناء الجفاف الذي حدث عام ١٩٣٢ أتى رجال القبائل فعلاً إلى الأماكن المأهولة بالسكان فيما بين تدمر ودمشق واستأجروا الشاحنات من نوع الشيفروليه لحمل قرب الماء لإرواء قطعانهم العطشى. وهكذا نرى أن البدو أصبحوا يحاولون تحديث أساليب معيشتهم بشكل منسجم مع حياتهم البدوية.

ورغم تكييف أنفسهم كمستهلكين إلا أنهم لم يستطيعوا الاشتراك في المشاريع التجارية على نطاق واسع. وحتى عرب العجيل الذين سوف نصف نشاطاتهم في الفصل المخصص للتجارة في الصحراء لم يقوموا إلا بتأمين الإبل للقوافل التجارية والدفاع عن هذه القوافل ضد هجمات اللصوص من البدو. ولهذا فقد كانوا يؤجرون خدماتهم لهذا الغرض

ويؤجرون جمالهم أيضاً ولكنهم لم يصبحوا تجاراً يعملون لحسابهم الخاص. بل كان هناك بعض القبائل البدوية التي لم يكن لها أية علاقة بالقوافل التجارية بل كانوا يجمعون المكوس والأموال من القوافل لقاء مرورها بمضاربهم. وكانوا يجمعون الأموال من المسافرين لقاء حمايتهم وتدعى هذه العملية (بالخفارة) ولكن الحقيقة أن هذه العادة ما هي إلا نوع من أنواع الابتزاز، ولكن كلمة الابتزاز هذه مضللة وينبغي تجنبها وذلك لاكتسابها معنى آخر في الوقت الحاضر، وبالإضافة لهذا النظام من جباية الأموال، كان هناك عادة قديمة أخرى وهي لا تزال متبعة حتى الآن إذ إنها تجلب بعض الفوائد المادية لسكان الصحراء، فقد كان جميع الحضر أو سكان المدن الذين يسافرون في الصحراء بحاجة لإبرام عقد الأخوة (أو الخوة) مع البدو الذين يمر هؤلاء المسافرون بديرتهم (أو مضاربهم) وكان هذا العقد يتم بشكل شخصي أو جماعي لقاء مبلغ من المال ولكن تفاصيل نظام (الخوة) هذا وتأثيراته على الحركة التجارية سوف نعالجه في الفصول القادمة. إذ إن هذا النظام قد شمل حتى بعض القبائل الضعيفة الذين كانوا يشترون الحماية من القبائل القوية بدفع مبالغ من المال كضريبة للأخوة.

ومن جهة أخرى وعن طريق التباين مع البدو الرحل هناك العرب الحضر وهم المستقرون من الفلاحين وسكان المدن وهم يسمون الحضر كما أسلفنا والمفرد حضري والجمع حضر أو حضريون. ومن الملاحظ أن كلمة الحضارة مشتقة من هذه الكلمة وتعني الثقافة والمدنية. والحقيقة أن العرب المستقرين هم في فترة انتقالية ولم يكتسبوا أي فضيلة من الفضائل المشمولة بهذه الكلمة. ولكن لهم الحق بالتفاؤل إذ هناك عدة أنواع من الحضريين وبعضهم من سكان الأنهار الذين يزرعون ضفاف الفرات الخصبة والبعض الآخر يحتلون القرى الصحراوية مثل واحة السخنة والطيبة وبعضهم يسكن المدن المحاذية للصحراء مثل حماة وحمص وبعضهم قد انتقل إلى المدن الكبرى كدمشق وحلب أو البصرة، ولكن سرعان ما انحط هؤلاء سواء أخلاقياً أم صحياً. وهناك آخرون قد بنوا لأنفسهم بعض المستوطنات الضئيلة قرب المدن الكبرى والتي تشبه خلايا النحل وتقع إلى جنوب وشرق حلب.

ويمتاز الحضريون بقلة صلابتهم فهم أقل استقلالاً وأقل شجاعة من البدو، والأسوأ من كل هذا أنهم عديمو الأمانة ولا يوثق بهم. ولقد اتفق جميع السياح ابتداء من القرون الوسطى حتى الوقت الحاضر على إدانتهم. ويصدق هذا القول على العرب اللصوص السلابين الذين يسكنون قرب الأنهار. هذا وإن أحد الأسباب التي عملت على انحطاطهم الأخلاقي عدم تماسهم الفعلي من القبائل العربية الأصلية. إذ إنهم حالما استقروا على ضفاف

الأنهار انقسموا شيعاً وأقساماً أصغر من العشائر ونشأت الأنانية والعائلات وكذلك الفردية، وبصفتهم من المزارعين فليس لديهم أية فرصة للاتحاد لأغراض قتالية وتحت أمرة بعض الشيوخ المسؤولين مثلاً، وهكذا أصبحوا لا يطيقون تحمل النظام القبلي ولا أي شكل من أشكاله. وبمرور الزمن تقلص نفوذ الشيوخ القبليين فأصبحوا شيوخاً قرويين لم يستطيعوا تأمين أية سلطة لهم على القرويين. فالقرية بصفتها وحدة لا تستطيع الاشتراك علناً في مغامرات الغزو مثلاً، وذلك خوفاً من الأخذ بالثأر ولا تستطيع أيضاً (وخصوصاً بعد منتصف القرن السادس عشر) مقاومة موظفي الحكومة التركية لئلا تفرض عليهم الدولة التركية العقوبات المشتركة ضد جميع أهالي القرية.. وهكذا فإن قضايا السلب والنهب لدى الحضريين كانت تحدث بشكل إفرادي أو بشكل سري تستخدم فيه وسائل دنيئة وخيانية. مثلاً عندما كانت تمر أية قافلة في منطقة قريبة من متناول السكان النهريين العرب أو عندما يمر أي قارب في نهر الفرات حذاء هؤلاء القوم فإن تلك القافلة أو ذلك القارب يكون فريسة سهلة للحضر في تلك المنطقة. وكان في هذه الأعمال اللصوصية إغراء لا يمكن مقاومته، ولهذا فقد اكتسب الأعراب النهريين اسما سيئاً بصفتهم لصوصاً وقتلة وقد شجعتهم معرفة الناس لهذه الصفات على الاستمرار في اللصوصية والخيانة نظراً لعدم وجود أي سمعة طيبة يحاولون المحافظة عليها.

وهكذا فإن هناك فجوة أخلاقية واسعة ما بين العرب السلابين (على ضفاف الفرات) والبدو الرحل في بادية الشام. وقد لاحظ هذه الظاهرة كثير من السياح الأوائل. فقد أكد (بيترو ديلا فالي) الذي أطلق على العرب اسم الصحراويين أن أولئك العرب الذين تجولوا في الصحراء ومعهم خيامهم السوداء هم أنبل واشرف العرب ولم يختلف أي سائح مع (فالي) في هذه النقطة. وعلى العموم فالبدو يحتفظون ببعض الكرامة واللطف والمقاييس الأخلاقية الصارمة المختصة بهم والتي يحرصون على مراعاتها والاحتفاظ بها ولذلك فهم يراعون قوانين الضيافة ويحافظون على العهد.

ومنذ الحرب العالمية الأولى تغيّرت بعض الأحوال. فقد أصبح الكثيرون ممن ألفوا حياة الصحراء وعاداتها يعتقدون أن العرب لم يعودوا يراعون قوانين الضيافة التقليدية بذلك الشكل الصارم المعتاد، وأن كلمة الشيخ وعهوده لم تعد موثوقة. وأن الرفيق الذي يتعهد بحمايتك لم يعد أهلاً للثقة. والحقيقة أن الذهب البريطاني (الذي كان يوزع بسخاء على القبائل) قد فعل فعلته وهو الملام في ذلك الانحطاط الأخلاقي كما أن حيازة البدوي للأسلحة النارية التي كان يشتريها أو يصادرها مسؤولة عن ذلك أيضاً. غير أن هناك بعض

القبائل الأخرى التي لم يفسد أخلاقها باتصالها بالأوروبيين ولا يزال بعض السياح والمسافرين في الصحراء يشعرون بالأمان والثقة بسبب عدم حدوث أي اعتداء عليهم. فلقد اكتسب البدو احتراماً جديداً للأوروبيين وبصورة خاصة للبريطانيين.

وبعد عام ١٩١٨ قتل عدة ضباط من الجيش في الأراضي المنتدب عليها وقد هز هذا العمل إيمان الكثيرين من الذين كانوا يؤمنون بشهامة العرب التي يضرب بها المثل. ولكن عدم الثقة هذه ليس لها ما يبررها بالنسبة للبدو إذ أنه لم يقتل واحد من أولئك الضباط في بادية الشام، فقد كان العقيد ليتشمان الضحية لإحدى هذه الحوادث الشهيرة ولكنه قتل في منطقة ما بين النهرين إلى الشرق من الفلوجة وليس في بادية الشام وكانت قصة موته التي رواها العرب كما يلي: لقد ساق العقيد ليتشمان سيارته متجهاً إلى خان مختار (بصفته الضابط المسؤول عن شمال ما بين النهرين) لمقابلة الشيخ ضاهر من فخذ الزوبا من قبيلة الديلم في محاولة لإقناع ذلك الشيخ بعدم الاشتراك في العصيان الذي قرر العرب الذين يسكنون على ضفاف النهر القيام به في جنوب العراق فقد أصبح معظم الديلم الذين تمركزوا في الرمادي من الحضر ولم يعودوا بدواً، ويعتبر فخذ الزوبا المستقر بشكل نهائي على بعد ١٥ ميلاً من بغداد من أقسام هذه القبيلة الشرقية. ولكن الشيخ ضاهر رفض التعاون ورفض تنفيذ الأمر وهكذا غضب ليتشمان وشد الشيخ من لحيته، وفي الحال هجم أولاد الشيخ ضاهر وبعض رجال الزوبا وأطلقوا النار على ليتشمان والرجلين المرافقين له. ولقد غضب بقية العرب من هذه الخيانة وذلك لأن ليتشمان كان ضيف الزوبا في أثناء تلك المقابلة وكانت هذه الحادثة الوحيدة من نوعها. ولكن الحقيقة أن جميع أفخاذ الديلم رفضوا الاشتراك في أي عصيان أو تمرد ضد حكومة العراق بعد هذا الحادث. وعلى كل حال فإن قتل ضابط سياسي في شهر آب عام ١٩٢٠ بعد عقد الهدنة مباشرة لا يعطي أية دلالة عن المقاييس العربية للشرف والشهامة في منطقة لا يسود فيها السلم والنظام سوى بشكل نسبي وذلك لأن أي إنسان يسافر في ذلك الوقت الذي كانت تسود فيه الفوضى السياسية لا بد وأنه سوف يتوقع أخطاراً لا يحسب حسابها[١].

هذا وقد اختلفت آراء السياح في تقييم البدو ولكن أولئك الذين عرفوهم معرفة حميمة قد أحبوهم ووثقوا بشهامتهم. ففي القرن الثامن عشر عومل الأوروبيون الذين عبروا بادية الشام معاملة حسنة من قبل الذين صحبوهم في قوافلهم ومن قبل البدو الذين لم يمسوهم

---

(١) تغفر المؤلفة للضابط إهانته الكبرى لشيخ العشيرة ولا تغفر لأولاده ثورتهم لكرامته.

بسوء، مما أدى إلى إعادة النظر في الرأي الأوروبي الغربي بالنسبة لهذه القضية. أما قبل ذلك التاريخ وفيما بين القرن السادس عشر ومنتصف القرن الثامن عشر فقد أساء الأوروبيون فهمهم نظراً لتلك المنازعات القبلية الصاخبة والحروب المزمنة ما بين العرب والأتراك.

ولكن وبعد فترة تخللها شيء من السلم بعد عام ١٧٥٠م بدأ الأوروبيون يرون أن البدو ليسوا هم عصابات قطاع الطرق كما تصوروا فقد ظهر لهم أن قطع الصحراء أسهل وأشد أمناً من بعض أجزاء القارة الأوروبية. ولكن ظل بعض السياح محتفظين بالآراء القديمة ومنهم بارشليمو بلاستيد إلى حدٍ ما وجون كاريشال. فقد ادعى بلاستيد أن العرب لا يتورعون عن أخذ أي شيء ليس لهم ليغتنوا به. "وأن كل عربي يربى ابتداء من طفولته على تجارة اللصوصية والسرقة وهو مستعد لقطع رقبة أي إنسان لقاء ربح بضعة قروش". ويظهر أن هذا الكاتب لم يميز ما بين الحضر والبدو. ومن جهة أخرى نجد غالبية السياح الذين أتوا بعد بلاستيد هذا يمدحون كرم العرب وحسن استقبالهم للضيف، ومدحوهم بسبب لطفهم والتزامهم بكلمة الشرف عند إنجاز وعودهم للأجانب. ويعتبر العقيد جيمس كابار والملازم وليم هود من الأشخاص الذين مدحوا العرب وقد خصصوا عدة صفحات من كتاباتهم وقصصهم للبرهنة على أقوالهم المادحة أملاً منهم بإقناع مواطنيهم من الأوروبيين المعاصرين بإعادة النظر في مواقفهم الموروثة المتميزة ضد العرب. وقبل حوالي عشرين عاماً من سفرهم خلال بادية الشام وحتى قبل قيام بلاستيد بعبوره لتلك المنطقة، ذكر ويليم بيواس أنه وجد أن العرب لم يغالوا ولم يفرطوا في طلب أجور خدماتهم التي قدموها. وقد لاحظ هذا الكاتب أيضاً أن هناك من صفات الكرم الموجودة بين العرب ما لم يوجد لدى "تلك الشعوب المهذبة". وهكذا نرى أن ملاحظات بيواس صادقة في هذه الأيام ولكن ما بين أولئك العرب الذين لم تفسدهم اتصالاتهم ولا احتكاكهم بالغرب..

هذا وإن معظم الرحالة الحديثين يكررون ذكر آرائهم الحميدة بالنسبة للبدو وخصوصاً أولئك الرحالة الذين قضوا عدة أشهر وهم يعيشون بين البدو أو يرافقهم واحد أو أكثر من رجال قبائل الصحراء العظمى ونخص منهم بالذكر تشارلز ويلفرد بلانت وزوجته الليدي آن بلانت في أواخر القرن التاسع عشر، وهناك جيرترود بيل والويس موسيل ودوجلاس كاروثر في القرن الثاني عشر. ويؤكد (ت.ي لورنس) الذي عاش بين العرب في الشرق معيشة حميمة ولكن من نوع آخر، هذا التمييز ولكن لمصلحة العرب. ولكن هناك حالة شاذة واحدة فشل فيها البدو في معاملتهم للسياح الأجانب وهذه الحالة تجلت في

الحادث الذي جرى لتشارلز هوبر الذي قتله البدو عام ١٨٨٤.. ولكن هذه المأساة حدثت في تيماء (على السهل الساحلي) حيث الحجاز المتعصب وليس في بادية الشام.

ولقد قام بعملية القتل (التي فسرت نظرياً بأنها كانت لأجل السلب والنهب) بعض الرفاق الذين اصطحبهم هوبر لحمايته وإرشاده، ولكن هوجارث يقول إن هوبر قد اختلف مع قبيلة عتيبة ولهذا فقد كان مستهدفاً لعملية الثأر. هذا وقد تعرض (داوتي) لبعض الأخطاء التي نجا منها مرة واحدة أثناء سنتين قضاهما في التجوال وذلك في تيماء أيضاً قرب مكة وقد قام برحلاته في الصحراء العظمى وأواسط بلاد العرب والحجاز قبل هوبر بزمن قليل.

وتقف تجارب جيرترود بيل لتدل على التباين في الرأي على هذا الصعيد. إذ أن هذه السيدة تقدر شهامة العرب حق التقدير، فقد استطاعت هذه المرأة دون وجود أي رجل من بني جنسها لحمايتها أن تسافر بحرية وأمان ليس في بادية الشام وحسب بل في نجد وشمال غرب شبه الجزيرة العربية، وقد اختبرت من حين لآخر أمانة وولاء حراسها من العرب، وقد وثقت بهم بمصاحبتها لوحدها بين أصدقائها من البدو ولم يخيب أملها ولم يخنها أحد. وقد غامرت فدخلت منطقة جبل العرب المملوءة بالخارجين عن القانون[1] وقد هزأت بحماية الحراس الأتراك وتحدت جميع التحذيرات الرسمية والنصائح الرادعة ثم عادت لتمدح سكان جبل العرب الكرماء.

وأما داوتي فقد سافر واختلط بالبدو بصفته (حكيماً) أو طبيباً، وقد أظهر البدو في كتاباته بمظهر الأطفال العنيدين المتصلبين المتقلبين الأهواء وكثير منهم مرغوب بهم ولكن بعضهم غير مرغوب بهم. وتعكس صفحات كتابه (رحلات في الصحراء العربية) ضيق عقولهم وأنانيتهم وقسوتهم ولكنه يعود ويذكر كرمهم التلقائي واستقبالهم للضيوف بقلوب بريئة وحرارة أكيدة. ويعيش البدو عيش الكفاف يوماً بعد يوم بشكل لا يكاد يفي بحاجات العيش الضرورية وذلك في حالة من الفقر المدقع الذي لا أمل هناك بتغييره. وتعتبر مجتمعاتهم معزولة عن العالم الخارجي المتغير فالصحراء هي تراثهم وهي صحراء قاحلة، غير أن الصحراء قد وهبتهم الشعور بالحرية. ولذلك نرى البدوي خالي البال لا يؤرقه أي هم من الهموم، لأن البدوي قدري أي يعتقد بالقضاء والقدر، وهو عدم الحرص نظراً لعدم وجود أي شيء يحرص عليه أو يخسره، وأما مزاج البدوي فهو هادئ لدرجة الفتور واللامبالاة ولكنه يكون أحياناً متوتراً ويصل توتره إلى درجة الوحشية.

(١) وهي صفة المستعمر لرجال الثورة السورية الأبطال.

هناك درس نتعلمه من أخلاق البدو. إذ يبدو أن معاملتهم للأجانب تتوقف وتعتمد على معاملة الأجانب لهم. فالبدوي يتجاوب مع الثقة والمعاملة الحسنة واللطف والعكس بالعكس، ولهذا فإن الشخص الغريب حتى ولو كان كافراً يمكنه أن يعيش بينهم بحرية وأمان إذا انتبه لهذه النقاط وحفظها في عقله.

الفصل الثاني

الطرق في بادية الشام

ينبغي على أولئك الذين يريدون تصوير رحلات القوافل أن يبدؤوا بتخيل الطرق الرئيسية التي استخدمتها تلك القوافل. وللقيام بهذا العمل علينا أن نتذكر قضيتين: الطرق الموجودة الحاضرة والأسباب الأصلية التي دعت إلى اختيارها. إذ قبل حلول القرن العشرين كان هناك طريقة واحدة فقط لقطع بادية الشام وهي استخدام قوافل الإبل. ولكن وفي هذه الأيام طبعاً أصبحت كلمة سفينة الصحراء كلمة تدل وتشير وترمز إلى السيارات فضلاً عن الجمال. ولكن وبالنسبة لتاريخ النقل في الصحراء فقد كانت هذه هي التسمية المثلى وليس لها أية علاقة بالمشكلة الأصلية. إذ أنه حتى القرن العشرين لم يكن من المتيسر قطع أي أجزاء في الصحراء عدا الأجزاء التي تصلها الجمال المحملة بالبضائع الثقيلة حيث يتوفر الماء على مسيرة ثلاثة أو أربعة أيام من أية قافلة كبيرة الحجم. وربما قال أحدهم جملة معترضة أن سعاة البريد، ونظراً لأنهم كانوا يسيرون لوحدهم وبأسرع ما يمكنهم، لم يعتمدوا على الطرق الرسمية كأي مسافر آخر. هذا وإنه طبقاً لصفة العبقرية التي يتصف بها أولئك الذين لديهم القدرة على تحمل الآلام غير المحددة، فإن أولئك الذين عبروا الصحراء من خلال طرقها المختلفة الجافة لم يتحملوا المشقات اللامحدودة فحسب بل تحملوا هذه المشقات خلال أيام لا تعد ولا تحصى. فلقد فرضت الصحراء منذ الأزل نفس الأحوال المتعبة على جميع أولئك الذين رموا بأنفسهم في أراضيها وتضاريسها الطبيعية التي لا ترحم، تلك الأحوال التي توصف بالحرمان والتكرار الممل والصبر والأناة التي لا تصدق.

إن أي فيلم سينمائي يقصد منه تطوير أساليب المواصلات في الصحراء أو تطور شرايين التجارة لابد له إذا كان صادقاً مع التاريخ أن يصور حركة بطيئة تحتوي على مناظر متشابهة لكل قرن من القرون وذلك لأن التضاريس الطبيعية لهذه الهضبة هي التي أملت الطرق التي من الواجب سلوكها من قبل الجيوش أو القوافل التجارية أو الحجاج المسلمين أو سعاة البريد بالإضافة إلى جميع المسافرين والسياح الآخرين. ونظراً لأن هذه الخصائص الفيزيائية تظل دوماً كما هي، فإن الطرق الرئيسية في بادية الشام لم تتغير إلا لماماً بحيث

أن الطـرق التجاريـة الرئيـسية المـسلوكة في القـرن الأول ق. م. تنطبـق عمليـاً علـى الطـرق المسلوكة في القرن التاسـع عـشر الميلادي، إنمـا الجـوائح والـتغيرات العنيفـة الـسياسية قـد كانت قوية بشكل كافٍ لنقل المراكز الاقتصادية وتغيير الأقنية الرئيسية التجارية، هـذه الجوائح استطاعت استبدال مجموعة من الطـرق بمجموعـات أخرى. وهكـذا ألغيت بعض الطرق بينما زاد استعمال الطرق الأخرى. ونظراً لأن الطريق الـصحراوية لا تحتـاج لإجـراءات خاصة لإنشائها ورصفها لـذلك كانت الطـرق الرئيسية العملية جميعها قديمة قدم الـدهر بينمـا اختلف استعمالها طبقـاً للمتطلبـات التجاريـة الراهنـة. وفي حـالات قليلـة ونـادرة كانـت الطرق الصحراوية تعتمد على الترميم والإصـلاح. فلقـد رصـف الرومـان بـشكل جزئـي علـى الأقـل طـريقين أو ثلاثـة مـن الطـرق الهامـة بالنـسبة لهـم وحفـروا الآبـار بجانـب بعـض الطـرق الأخرى. وقـد اتبـع المـسلمون عنـد فتوحـاتهم نفـس الأسـاليب بالنـسبة للطـرق الـتي تمتـد مـن منطقة ما بين النهـرين الـسفلى إلى شمـال غـرب شـبه الجزيـرة العربيـة. ومـا دامـت هـذه الآبـار نظيفة وصالحة للاستعمال فإن الطرق التي تمر حذاءها تبقـى مطروقـة وسـالكة. ولكـن في حالة إهمال الآبار فإن الطرق حذاءها تضمحل ولن يسلكها أحد.

إن هناك شيئاً واحداً استحق الاهتمـام وهـو أننـا ينبغـي أن نعتبر الطريق المسلوكة الآن حيث يؤمها المسافرون من كل حدب وصوب ليعبروا الـصحراء مـن خلالها أو بكلمـة أخـرى أن نتعرف على الطرق التي اعتبرها قواد القوافل منذ الأزل وسلكوها بصفتها أفضل الطرق وأقومها وأسلمها وأكثرها صلاحية لقضاء حاجات القافلة.

هذا وإن الإجابة على مثل هـذا الـسؤال سـوف تـساعد علـى توضيح موقـع أي طريـق مـن طرق العصور الوسطى التي لم تذكـر في السجلات المكتوبة. وهكـذا فمـع أنـه لـيس هنـاك سـوى معلومـات قليلـة مفـصلة مـأخوذة مـن النـصوص اللاتينيـة والنقـوش المختـصة بـالطرق الرومانية التي كانت تعبر الصحراء، إلا أن جميع الطرق الهامة قد عُرفت بهذه الطريقة مـن أولهـا لآخرهـا. فالرجـال ذوي المواهـب والأخيلـة البنـاءة والـذين يعرفـون عبقريـة الرومـان للاسـتفادة مـن جميـع الطـرق العـسكرية في تنـشيط الحركـة التجاريـة خـلال حـدودهم الإمبراطورية، هؤلاء الرجال قد عرفوا أين عليهم أن يبحثوا لمعرفة بقايا وآثار تلك الطـرق المهملة وغير المستعملة منذ أمد بعيد. هـذا وإن أي بحـث متعب قد سلط النـور علـى إحـدى القلاع هنا أو بئر هناك أو طرق مرصوفة أو معالم لتلك الطرق. وبنفس الأسلوب فقد ظهر أن البحـث والتنقيب عـن المخطوطـات النبطيـة قـد كـشف النقـاب عـن فـترة أقـدم لم تـذكرها التـواريخ المكتوبـة سـوى بـشكل غـامض مهلـهل. مـثلاً في الجـوف الـذي عرفـت فيـه دومـة

الجندل أو سدوم، لقد وجدت بعض النقوش التي تدل أن الطريق القديمة الممتدة من البتراء خلال معان وواحة الجفر كانت سالكة منذ عهد الفينيقيين على الأقل.

وبالنسبة للطرق الشمالية فلقد قام بيري بويديبار (بالاشتراك مع القوى الجوية الفرنسية) بسلسلة من المسح الجوي أثبتت مصداقية الطرق التدمرية عبر الصحراء وخصوصاً الطريق ما بين تدمر و(حيت) مع القسم المتفرع إلى الصالحية أو (دورا اوروبوليس). هذا وقد أدت بعض الملاحظات والصور التي التقطت من الجو لاكتشاف بعض الأجزاء المفقودة لطرق معينة لم تكن معروفة سواء في الكتابات العربية أو في الآثار الرومانية. فقد كان هناك حوالي ١٢٠كيلو متراً من الطريق من تدمر إلى (حيت) قد عفت آثاره على الأرض بسبب انجراف الرمال ونمو الأشواك، هذه الطريق وجدها بيري بويديبارد في شهر آذار عام ١٩٣٠ وهو يحلق في إحدى الطائرات الحربية الفرنسية وهذه مقدمة لمعرفة آثار المراكز الجنوبية السورية للحدود الرومانية للمنطقة.

وحتى قبل اكتشاف طريق تدمر ـ حيت، استطاع النقيب ريس من القوى الجوية الملكية البريطانية أن يجد آثار طريق قديمة تمتد فوق منطقة من المنصهرات البركانية عندما كان محلقاً فوق طريق عمان ـ الرطبة، فقد وجد أن القسم الغربي من طريق القوافل القديمة الواقعة ما بين الأزرق وبغداد كانت تحتوي على بقايا أبنية حجرية تعود إلى العهد الروماني أو قبله وكذلك بعض أبراج الحراسة وكانت هذه الطرق مستعملة من قبل القوافل الصغيرة في أشهر الشتاء ولا شك أن تلك القوافل كانت تستعمل آبار الرطبة. ولقد تقاطعت الطريق الرومانية التي كانت تصل تدمر بوادي سرحان مع الطريق عابرة الصحراء في الأزرق. أما الطرق الرومانية في حوران فقد تفرعت من بصرى أسكي الشام فاتجهت اثنتان منها شرقاً خلال صلخد إلى منطقة المنصهرات البركانية، وكانت هذه الطرق مستقيمة وتحتوي على معالم وعلامات فارقة أرضية، ومع أنها لم تكن مرصوفة فقد كان جانباها مرصوفان بالحصى والحجارة تماماً كما هو الحال في الطريق ما بين تدمر وحيت..

وإذا تذكرنا هذه الأشياء نستطيع الالتفات إلى خرائط تلك المنطقة للحصول على استنادات جديدة. عندها نرى أن بادية الشام، ولأغراض تختص بالمواصلات، تقسم إلى ثلاث مناطق رئيسية: المنطقة الجنوبية التي تتصل بأراضي شبه الجزيرة العربية، والمنطقة الوسطى التي لا تكاد تصلح للمرور وتدعى (الحماد) والمنطقة الشمالية (وهي الصحراء الصغرى) وهذه الطريق تتصل بالطرق التي تصل منطقة البحر الأبيض المتوسط بمنطقة ما بين النهرين منذ الأزل.

وهنـاك في الجنـوب مجموعـة مـن الواحـات الـتي أهمهـا الجـوف وهـي تـشكل مركـزاً مناسباً لتقـاطع أربـع طـرق رئيـسية. وتقـع الجـوف أسـفل خـط عـرض ٣٠° فـوق خـط الاسـتواء وهـي في النهاية الجنوبية الشرقية لمنخفض عظيم يدعى وادي سـرحان وهـذا المنخفض يميـل باتجاه جنوب شرقي من شرق الأردن إلى أواسط بلاد العرب، وهكذا فهو يؤمن المواصـلات المباشرة ما بين البحر الأبيض المتوسط وأواسـط بـلاد العـرب. أمـا وادي سـرحان فهـو عـريض جداً ولا يمكن مقارنته بالوديـان الـضيقة الـتي يجـف ماؤهـا في فصل الـصيف، فهـو عـريض جداً وطوله يزيد عن ٢٠٠ ميل وهو مملوء بالواحات. والجانب الشرقي من أسـفل هـذا الـوادي يؤمن الكميات المناسبة من المياه طول العام. ومع أن هذه المياه مالحة وغير مستساغة المذاق إلا أنها مقبولة بالنسبة للبدو وحيواناتهم. ويقع (قصر الأزرق) في النهاية الشمالية الغربية لهذا الوادي وكان هذا القصر عبارة عن مركز من المراكز الرومانية حيث تتقابل الطـرق المـارة بعمـان وبـصرى مـع الطـرق المـارة بفلـسطين وجنـوب سـورية. وبواسـطة هـذه الطريـق وخـلال التسعين سنة الأخيرة استطاع المستكشفون والين وبالجريف وجورمالي وبلانـت وهـوبر وبتلـر وموسيل أن يجدوا طريقهم من وإلى الجـوف. وهنـاك طريـق أخـرى كانـت تـستخدم بالتنـاوب خلال القرون توصل بشكل مباشر هذه المدينة الواقعـة في وسـط الـصحراء بجنـوب فلـسطين أو مـصر بواسـطة سـلوك الطريـق إلى مدينـة الـبتراء الـشهيرة. وهنـاك طريـق يـسير شـرقاً مـن البتراء خلال معان والجفر وتتبع خطاً وهمياً إلى واحة الجوف يتطابق تقريبـاً مـع خـط عـرض ٣٠° شمالاً. ولكن وما عدا أيام مجد تدمر التجاري فقـد اتجهـت النـشاطات التجاريـة شمـالاً إلى الأزرق متبعـة مجـرى وادي سـرحان أو جنوبـاً لتتـصل بـالطرق العربيـة التجاريـة مـن خـلال المراكـز التجاريـة مثـل تيمـاء وائـل. وهنـاك طريـق واحـدة تنحـرف مـن الجـوف باتجـاه شمـال شرقي إلى النجف (مشهد علـي) وكـربلاء باتجـاه بغـداد. وهنـاك طريـق أخـرى رئيـسية تـسير مباشرة شرقاً إلى البصرة متجهة إلى القسم الأسفل من منطقـة مـا بـين النهـرين. وهنـاك عـدة طرق أخرى تسير إلى مدن أواسط بلاد العرب من صفاقة وقارة إلى الواحات الأخرى المجـاورة للجوف. ثم تستمر هذه الطريق إلى الحجاز حيث تستمر إلى جنوب بـلاد العـرب وإلى إفريقيـة ولكن يتفرع منها طريق إلى المدن الساحلية الواقعة على الخليج العربي.

وهناك سؤال مطروح فيما إذا كان هناك أية اتصالات تجاريـة مباشـرة مـا بـين الجـوف والخليج العربـي أو منطقـة مـا بـين النهـرين الـسفلى قبـل العـصر الإسـلامي، ويـذكر الـسيد سميث وهو من دارسـي النقوش الآشورية والبابلية العظام أنه ليس هناك من شواهد أثرية من أي نـوع كـان تظهـر أنـه كـان هنـاك أي حركـة تجاريـة مـا بـين الجـوف وشمـال غـرب بـلاد

العرب (قبل العصور الإسلامية) من جهة، ومنطقة ما بين النهرين الدنيا من جهة أخرى. والمراجع الوحيدة المعروفة لهذه الطرق تحاول البرهنة أنه في المناسبات النادرة التي كانت تستعمل فيها هذه الطرق بواسطة الأفراد أو القوافل الصغيرة فقد كان الجميع يظنون أن هذه الطرق محفوفة بالمخاطر بشكل استثنائي. وبكلمة أخرى إن القوافل التجارية لم تكن لتخاطر بأنفسها لسلوك هذه الطرق، حتى تأكدوا بصورة قاطعة من وجود مراكز للتزويد بالمياه. وقد تم إنشاء هذه الطرق أثناء حكم الخلفاء العباسيين في بغداد في القرن الثامن والتاسع الميلادي، وابتداءً من تلك الفترة تبدأ أول تواريخنا الوثائقية لإثبات أن الجوف والمدن في شمال غربي شبه الجزيرة العربية كانت على تمام الاتصال مع القسم الأدنى من منطقة ما بين النهرين. ولكن هذه الشواهد تعتبر شواهد سلبية وتقنع عدة ثقات بل هم يعتقدون العكس. ولكن ما لم يظهر برهان ساطع أن التجارة كانت تتم عن طريق بعض الطرق التجارية في منطقة ما بين النهرين الجنوبية فإن نظرية السيد سميث تظل النظرية المنطقية الموثوقة على الأقل بالنسبة لكاتبة هذا الكتاب[1].

إن أهمية هذه الطرق الجنوبية في بادية الشام تنحصر في كونها تمر ما بين منطقتين قاحلتين من الأرض لا تصلح أي منهما لمرور القوافل التجارية فيها، فهناك الجوف الواقعة على الطرف الشمالي من النفوذ وهي منطقة تتألف من رمال عميقة ومن تشكلات من الكثبان ويؤلف سطحها خطراً على مرور الجمال، وبالإضافة إلى ذلك فإن الماء نادر الوجود هناك في جميع فصول السنة. وإلى الشمال من الجوف هناك قطعة واسعة من الصحراء التي لا ماء فيها وهي صخرية وجبلية وتحتوي على رقع من الأراضي البركانية التي يتخللها فوهات بركانية خامدة وانسيابات جافة من الحمم البركانية وجلاميد عظيمة من البازلت، ويتجنب قواد القوافل هذه الخثرات (أو مناطق المنصهرات البركانية) لأن سطوحها الصوانية تؤذي أخفاف الجمال.

والحماد كلمة عربية تعني الصحراء المجدبة القاسية وهذه المنطقة المتوسطة صلبة ومجدبة يتوجها جبل عنيزة الذي يفصل أراضي الفرات المنخفضة عن حوران ووادي سرحان،

---

(١) يعتقد بعض الثقات (ومنهم الأستاذ تايلور من جامعة تورنتو) أن اللخميين في الحيرة هم الذين بدأوا في تطوير هذه الطرق التجارية (ما بين جنوبي ما بين النهرين وجنوب غرب آسيا) في عهد البيزنطيين ولذلك فإن المسلمين بعد أن قهروا الساسانيين في القرن السابع لم يزيدوا من تحسين تلك الطرق التي استعملها الساسانيون وأتباعهم اللخميون العرب.

وفوق ذلك فإن أراضي حوران المؤلفة من الحمم البركانية تمتد شرقاً إلى مسافة تزيد عن ستين ميلاً، وهكذا نجد عملياً أن ليس هناك من طرق تعبر الصحراء ما بين خط عرض ٣٠°، ٣٣° شمالاً. وليس معنى هذا أنه لم يحدث أن عبر الحماد أي سائح منفرد أو أية قافلة صغيرة فقد وصل (الويس موزيل) إلى جبل عنيزة عام ١٩٠٩ وبعد عشرين عاماً أتى ايلدون روتير وسافر بشكل منحرف باتجاه جنوبي شرقي ما بين وادي سرحان ومرتفعات جبل عنيزة. أما الرائد هولت الذي بينما كان يمسح الطريق الجوي وطريق سكة الحديد في عام ١٩٢١و ١٩٢٢، فقد قام باكتشاف الأراضي إلى الشمال والى الشرق وإلى الغرب من جبل عنيزة مع أنه استعمل سيارات من نوع (فورد) بدلاً من الجمال. هذا ولقد اكتشفت أجزاء أخرى من الحماد من قبل بعض الأفراد في أوقات مختلفة، ومن المعروف أن عدداً من الهاربين من العدالة والذين أرادوا الهرب من منطقة ما بين النهرين أو من شرق الأردن قد قطعوا الحماد وذلك ابتداء من القرن السابع الميلادي حتى الآن، وفي أثناء موسم هطول الأمطار عندما تظهر في الحماد بعض البرك المملوءة بالماء العذب، ولذلك فكثيراً ما تمر بعض القوافل في هذه المنطقة التي اكتشفها النقيب ريس وجماعته. ولكن ليس لهذه الأمور علاقة بالتجارة. فالقوافل التجارية كانت تعبر الصحراء دوماً إلى الشمال من الصحراء العظمى وإلى جنوبها.

إن القسم الأكثر استعمالاً من بادية الشام هو منطقة تدمر: ومن المستحيل تعداد الطرق التي تعبر الصحراء الصغرى وذلك لأن سطحها ناعم ومستوٍ بحيث تستطيع القوافل عبورها خلال أي جزء من أجزائها. والماء قريب ويسهل الوصول إليه ولكي نتجنب التشويش ينبغي عليك أيها القارئ أن تتعرف إلى أهم تلك الطرق.

وهناك ثلاثة مجموعات رئيسية من الطرق الصحراوية ما بين الفرات ومدن سورية الداخلية وهي التي تربط دمشق وتدمر وحلب بمختلف المناطق الواقعة على النهر.

إن أكثر هذه الطرق الواقعة إلى الجنوب (باستثناء طرق السيارات الحديثة) واقعة ما بين دمشق وقبيصة التي تدعى درب الساي (أي ساعي البريد) وذلك لأن هذه الطريق كان يسلكها الأشخاص الذين يركضون بسرعة وبشدة وهي طريق مستقيمة تقريباً تمتد من دمشق عن طريق الضمير، ثم بير ميلوسا ثم إلى المحور ثم إلى قبيصة حيث تتفرع إلى المدن النهرية (حيت والرمادي) وقد كانت هذه الطريق غير عملية بالنسبة للقوافل الكبيرة لأنها تقع بعيدة إلى الجنوب من تدمر وهي قريبة جداً من منطقة الحماد العديمة المياه.

وليس هناك من ينابيع على طول تلك الطريق التي تبلغ حوالي ٢٨٠ ميلاً سوى في ميلوسا.

ويقع في منطقة تدمر الجزء المسلوك من بلاد الشام. فالطرق المباشرة تقود إلى حيت وأبو كمال ودير الزور وتتفرع من هذه الطرق بعض الطرق الثانوية لتصل إلى الصالحية (وهي مدينة زنوبيا القديمة). وإن أشهر هذه الطرق، إن لم تكن أكثر هذه الطرق فائدة في هذه الأيام، هي الطريق التي تصل تدمر بحيت والتي يبلغ طولها ٢٩٥ ميلاً. ولقد شق الرومان هذه الطريق وحفروا الآبار في جوانبها مع أبنية حجرية تبعد الواحدة عن الأخرى مسافة ٤٥كيلو متراً وبنوا قلاعاً خماسية الأضلاع لحماية تلك الطريق ولا يزال أربعة من تلك القلاع ماثلة حتى الآن وهي قلعة المحور وقصر ميج وقصر قباذ وقصر أرنب. ويدعو العرب هذه الطريق بدرب الكفري وذلك بسبب أصلها الروماني. أما أهم طريق كانت موجودة في العصور الوسطى حتى مجيء الأتراك العثمانيين فهي الطريق ما بين تدمر ومشهد الرحبة. وفي زمن المماليك كانت هذه الطريق تعرف بدرب السلطان: وهناك طريق تمتد من أعالي ما بين النهرين إلى الفرات ثم إلى الرقة ثم إلى الرصافة ثم إلى الطيبة وسخنة ثم إلى تدمر ومن ثم إلى دمشق أو إلى بصرى أسكي الشام. وكانت هذه الطريق جزءاً من الطريق الرومانية الكبيرة الذي كان يصل طربزون بالبتراء والعقبة متتبعاً الطرف الغربي من بادية الشام بعد أن يقطعها طولاً.. وللوصول إلى حمص أو حماة أو أية مدينة أخرى ما بين حلب ودمشق كانت القوافل تسير من خلال تدمر ومن ثم إلى حمص على طول طريق رئيسية عريضة لا تزال محتوية على كثير من المعالم الرومانية.

وأخيراً وللوصول إلى حلب فقد كان لدى القوافل خياران: فهم يستطيعون اتباع مجرى النهر شمال غرب مسكنة (وهي تباسكوس القديمة)، وبعدها يتوجهون نحو الغرب تماماً خلال منطقة مروية تقريباً، أو يمكنهم السير بشكل منحرف عبر المثلث الصحراوي من أمام الخيام وأبو كمال ويمرون إما خلال أو إلى الشرق من الواحة القديمة وهي (الطيبة).

وهناك طريق أخرى شمالية كان يفضلها الناس في عهد ما قبل الرومان وكانت هذه الطريق تقطع الجزء العلوي من منطقة ما بين النهرين ثم تقطع نهر الفرات عند (آفامية) أو تل أحمر ثم تمر من شمال غرب حلب مباشرة إلى أنطاكية مارة بمنبج (هيرا بوليس)، ولكن هذه الطريق تقع في الأجزاء الشمالية القاصية بحيث لا يمكن اعتبارها من طرق بادية الشام. أما الطرق الحديثة للسيارات ما بين دمشق وبغداد والتي تمر بالضمير وبعد ذلك تستمر مارة جنوب جبل تنف إلى الرطبة وآبارها ثم إلى الرمادي، هذه الطريق لم تستعمل

قبل القرن العشرين وذلك بسبب ندرة المياه. وبالنسبة لوجهة نظر ساعي البريد مثلاً فإن توفير المسافة (وهي مسافة قصيرة) سوف يقابلها ويلغيها إنهاك الهجين الذي يركبه. أما أسرع طريق لسعاة البريد من بغداد إلى دمشق فكانت الطريق المارة بالضمير إلى الشمال من جبل تنف إلى بير ميلوسا وقبيصة. وقد استخدمت القوافل هذه الطريق أحياناً عندما كانت تلك القوافل تجد بعض برك الماء التي جمعت من سقوط الأمطار ما بين الضمير وبير ميلوسا.

وكانت النقاط التي يمكن قطع الفرات وعبوره منها تختلف بالنسبة للعصور المختلفة. فقد استعمل الآشوريون الضفة اليسرى الشرقية للنهر أكثر من استعمالهم الضفة اليمنى، وكانت نقطة العبور الرئيسية في تل أحمر. أما السلوقيون الذين استخدموا الطرق من كلا جانبي النهر دون تفريق فقد فضلوا العبور إما عند زيوجما (أفامية) أو عند ثابساكوسز، وفي العهد الروماني استخدمت كلا الضفتين اليسرى واليمنى لهذا الغرض وكانت نقطتا العبور الرئيسيتان في الرقة (التي كانت تدعى في ذلك الزمن نيسيفوريوم "**Nicephoriu,**") وفي سيزيسيوم "**Cizcesium**" حيث يصب نهر الخابور في نهر الفرات. أما العرب المسلمون فقد فضلوا قرقيسيا "**kinkisia**" وهو الاسم الذي أطلقوه على سيركيسيوم. وخلال القرون الوسطى كانت القوافل الذاهبة إلى الموصل أو بغداد تعبر النهر عند قرقيسيا. وبعد القرن السادس عشر أصبحت القوافل الذاهبة رأساً إلى بغداد تعبر النهر في منطقة بعيدة إلى الجنوب عند (حانا) حيث كان هناك جسر يصل الجزيرة بكلا ضفتي النهر وفي جوبا (حيث كان هناك مخاضة للجمال) أو في (حيت) حيث كان هناك جسر عادي. وبعد ذلك وفي القرن التاسع عشر أصبحوا يفضلون الفلوجة على جميع نقاط العبور الأخرى عدا الزمن الذي يحدث فيه فيضان الفرات.

وكانت الطرق التي تسلكها القوافل هي الطرق التي يعرف عن وجود الآبار والينابيع إلى جانبها شريطة أن لا تجف تلك الينابيع في فصل الصيف. طبعاً هناك عدة وديان في هذه الصحراء حيث يمكن الوصول إلى المياه بعد قليل من الحفر حتى في الفصل الجاف. ولكن سقاية قافلة من الجمال يبلغ عددها ثلاثة آلاف جمل تستغرق وقتاً طويلاً من الحفر في الأرض للحصول على المياه اللازمة. والحقيقة أنه هناك قضيتين، كان قواد القوافل ينظرون إليهما بعين الاعتبار الأولى دفع المكوس الواجبة عن المرور بحدود أية مدينة في الطريق، والثانية كانت تهديدات البدو المستمرة. وسوف نعالج هذه القضية فيما بعد ولكن يكفي أن نقول إنه مع أن هؤلاء البدو كانوا يؤلفون هماً من الهموم بالنسبة للقوافل إلا أنهم لم يكونوا في الخطورة التي امتاز بها الحضر من العرب الذين كانوا يعيشون على طول

ضفاف الفرات. والحقيقة أن قواد القوافل كانوا يتحاشون الاقتراب من ضفاف الأنهار لسبب آخر وهو أن ضفاف الأنهار وخصوصاً في المدة الواقعة ما بين شهر تشرين الثاني وحزيران، كانت لينة وموحلة، (إما بسبب الأمطار أو بسبب فيضان نهر الفرات) وهذا جعل سير الجمال المحملة بالبضائع صعباً وخصوصاً بالنسبة للجمال ذات السنام الواحد الموجودة في سورية والعراق التي تستصعب السير على الأراضي الموحلة الزلقة، حيث تكفي من هذه واحدة لأن توقع الجمل وتفقده توازنه. ولنفس هذا السبب كانوا يختارون الأراضي المنبسطة الجافة ويفضلونها عند السير في الأراضي الكثيرة التلال. ويقدم الويس موزيل السبب التالي في ملاحظاته حول الرصافة لأهمية سير الجمال في تلك المناطق فهو يقول: إنه من الضروري توجيه القوافل التجارية للسير على الطرق التي تمر بمواقع المدن التي كانت موجودة في القرن السادس نظراً لأن سطح الصحراء في جوار تلك المدن يساعد على سير الجمال باطمئنان وهي تحمل أثقالها.

وهناك طريقان قديمتان صحراويتان ينبغي علينا ذكرهما قبل أن نلتفت لذكر قصة التجارة في الصحراء. وهاتان الطريقان مع أنهما لا تعتبران من الطرق الصحراوية الهامة، إلا أنهما قد أثرتا تأثيراً عظيماً على الأنشطة التجارية في المناطق الشمالية والجنوبية. وتوجد إحداهما في الغرب والأخرى في الشرق وهما تتاخمان أطراف بادية الشام ابتداءً من الحدود الشمالية حتى المنطقة الجنوبية الصحراوية التي تتغلغل في أواسط شبه الجزيرة العربية فتضيع هناك.

أما الطريق الغربية التي تسير من الشمال إلى الجنوب فقد كانت متبعة في سورية لمدة طويلة من الزمن قبل أن توجد الوثائق التي ربما برهنت على مصداقية تلك الحقيقة. وحتى وقبل أن يتخذ الأنباط البتراء عاصمة لهم وأصبحت مركزاً لإمبراطورية القوافل عندهم كانت طريق القوافل هذه تعج بالحركة على طول ذلك الشريان التجاري الذي ربط اليمن وجميع مناطق بلاد العرب الغربية والجنوبية بفلسطين وسورية. وفي الأزمنة القديمة كانت هذه الطريق تحمل التوابل والبهارات إلى الشمال، وبعد وفاة النبي محمد صلى الله عليه وسلم مرت الجيوش العربية الإسلامية على هذه الطريق إلى سورية.

وبعد ذلك وفي زمن الخلفاء الأمويين أصبحت هذه الطريق الواسطة لإرسال البريد ما بين دمشق والمدينة. وبعد انقضاء موسم الحج كانت هذه الطريق هي التي سلكتها القوافل التجارية في رحلاتها السنوية إلى مكة، وظل درب الحج مستعملاً حتى إنشاء الخط الحديدي الحجازي

في القرن العشرين (انظر الفصل السابع). وهذه الطريق الممتدة من الشمال إلى الجنوب كانت هي الجزء الجنوبي من شبكة الطرق الرومانية القديمة. هناك طريق صحراوية لا تزال مسلوكة من دمشق إلى تدمر ثم إلى السخنة والرصافة وهي تعبر الفرات إلى الرقة بينما هناك تشعب يتجه إلى الشمال الغربي ويؤدي إلى حمص وحماة وحلب مباشرة.

ومن الجانب الغربي هناك طريقان رئيسيتان تتاخمان حدود بادية الشام وتتصلان في (مشهد علي)، والشمالية منهما كانت تعرف في القرن الثامن عشر باسم الطريق الصحراوية الكبيرة وتبدأ من حلب وتتجه إلى تدمر بشكل منحرف وتقترب من الفرات قرب الخيام ثم تتبع مجرى النهر متوجهةً باتجاه شرقي إلى بصرى.

وإلى الجنوب الغربي من مشهد علي وعلى مقربة من خزان للمياه يدعى أم القرون تلتقي طريق الحجاج الشرقية. المدعوة درب زبيدة (أو درب الست زبيدة) بالطريق الصحراوية الكبيرة في طريقه من بغداد إلى الحجاز ومن ثم تتجه بشكل منحرف باتجاه أواسط بلاد العرب وتصل إلى مكة بطريق وائل وترجع من المدينة بطريق مباشرة، ومع أن هذه من الطرق الشهيرة إلا أنها ليست قديمة. ويعود تاريخ استعمالها إلى عام٨٠٠م عندما أمرت الست زبيدة، وهي زوجة الخليفة هارون الرشيد المفضلة، بإنشاء طريق للقوافل تصل بغداد والنجف بالمدن المقدسة والحجاز، وأن تزود هذه الطريق بمحطات محصنة للمياه والخزانات على طول الطريق. وقبل زمنها لم تكن هذه الطريق مسلوكة بالنسبة للقوافل الكبيرة بل كان يستعملها المسافرون بشكل فردي والذين كانوا يريدون توفير الزمن. وليس من الممكن تحديد أصل تلك الطرق الصحراوية الكبرى. ولكن هناك أقساماً منها كانت تستعمل حالما بدأ تجار سورية بتبادل العلاقات التجارية مع منطقة ما بين النهرين.

من السهل أن نرى وندرك أهمية الطرق الشمالية الجنوبية بالنسبة لتطور تلك الطرق التي تعبر الصحراء من الشرق إلى الغرب. إذ عندما بدأت العلاقات التجارية تتوسع على جانبي الصحراء المتقابلين كان من الطبيعي أن كلا الجانبين المتقابلين ينبغي أن يوجدا بعض الوسائل لتبادل منتوجات نشاطاتهم التجارية. ولكن ومن جهة أخرى، لما كانت السلع التي كانت تجلب إلى سورية من جنوب غرب شبه جزيرة العرب مشابهة لتلك السلع التي وجدت طريقها إلى بابل من الخليج العربي (وذلك لأن التوابل ومنتوجات الهند والصين كانت تُنقل على طول كلا الشاطئ الشرقي والغربي لشبه جزيرة العرب)، لذلك فإن الطريق الشمالية الجنوبية الكبرى ما بين سورية والحجاز قلما ازدهرت في نفس الوقت الذي حدث

أن ازدهرت فيه الطرق الصحراوية الأخرى والعكس بالعكس. وعندما كانت سورية تزود بالسلع الغربية القادمة من الشرق عن طريق الحجاز كان التبادل التجاري أقل حيوية ونشاطاً ما بين سورية وما بين النهرين، وفي أثناء ازدهار تدمر التي كانت تتاجر مع المدن الواقعة في وادي الفرات كانت الطريق التجارية الغربية المتجهة إلى البحر الأحمر في حالة من التقهقر والتأخر، مع أنه كان هناك بعض الحركة بسبب وجود التجارة الإفريقية. ومن الممكن أن يكون السبب الرئيسي لهذه التقلبات التجارية سياسياً وذلك لأن دولتي البتراء وتدمر قلما ازدهرتا بنفس الوقت، إذ عندما كانت تنجح إحداهما كانت الأخرى تتعرض لفترة من الانحطاط والخراب. وكان نجاح الطرق التجارية بين هاتين المنطقتين متوقفاً على نجاحهما. ويصح إطلاق هذا القول على كل من الفترات القديمة الرومانية والمسيحية. أما الفترات المتعاقبة فمن الممكن تقصيها حتى القرن السابع والثامن الميلادي ولكن بعد ذلك التاريخ حدثت تعديلات في التوازن نظراً لظهور الإسلام والفتوحات الإسلامية. وفي أثناء الفترة الإسلامية استعملت كلا الطريقين الشمالية الجنوبية والشرقية الغربية بشكل مستمر وازدهرت التجارة. وبعد أن ضم الأتراك العثمانيون جميع الأراضي الإسلامية إلى إمبراطوريتهم استمر استعمال كلتا الطريقين ولكن لم تزدهر أي واحدة منهما.

الخلفية التاريخية للقوافل التجارية

ما بين سورية وَ منطقة ما بين النهرين

ليس هناك من مجال في بحث مختصر حول التجارة في بادية الشام لذكر التفاصيل الكافية عن أصول وتوسع التجارة في العالم القديم ولا لذكر تحليل شامل لتعاقب وتقلب الأحوال التجارية خلال القرون الماضية، ولكن من الضروري إعطاء صورة للذروة التي وصلت إليها التجارة المزدهرة أو درجات انحطاط تلك التجارة، وذلك ليتمكن القارئ من تكوين صورة ذهنية عن الزمان والمكان الذي استخدمت فيه تلك الطرق الصحراوية. وبعد ذلك سنورد بضع فقرات لوصف الخطوط العريضة لقصة تلك التجارة وأحوالها والخصائص المختلفة للفترات المختلفة التي ربما توفر لنا خلفية لفهم الفصول القادمة من هذا الكتاب التي سوف تصف وبالتفصيل الوجوه المتعددة لحياة المسافرين والسياح الذين نقلتهم تلك القوافل. وتشمل هذه التفاصيل على الأزمنة التي استخدمت فيها بعض الطرق الصحراوية على أيدي رجال القوافل الكبرى وعلى نوع البضائع التي نقلوها وكيف أصبحت تلك الطرق مسلوكة ومألوفة لدى المسافرين ما بين الغرب والشرق. وماذا كانت صفة تلك

الـرحلات ومـا هـي الأسـاليب الـتي اسـتخدمت بهـا الـصحراء مـن قبـل سـعاة البريـد والرسـل لتغطية تلك الفجوة الواقعة ما بين منطقة ما بين النهرين وسورية، ولتكون تلك القوافل همزة الوصل ما بين الهند والغرب، وأخيراً لإعطاء فكرة حول أحوال هذه الطرق في الأزمنة الحديثة والمتغيرات التي حدثت على السفر أثناء القرن العشرين.

ليس من السهل أبداً تلخيص فترة تمتد على مدى ثلاثة آلاف عام أي من عام ١٠٠٠ق. م حتى عام ٢٠٠٠م إذ ربما كانت أسهل طريقة هي عمل تقسيمات اصطناعية تقابل الحضارات المتتالية التي سادت الشرق الأدنى والأوسط، وبعدها إظهار أحوال كل من تلك الحضارات وأقسامها بالنسبة لازدهارها التجاري وبالنسبة للأحوال التجارية الداخلية في تلك المناطق. ونظراً لأن لدينا بعض النقص من الإحصاءات (ولكن هذه الإحصاءات ليست إحصاءات بالمعنى الحديث لهذه الكلمة) التي تصف الفترة الواقعة ما قبل القرن العشرين وتصف أحجام التجارة الصحراوية.

وهذا الاستخدام يشمل المقارنة ما بين الطرق البرية الأخرى التي ربطت الغرب بالشرق.

وفي عام ١١٠٠ق. م، كانت هذه فترة صعود نجم الفينيقيين والآشوريين التي دامت حتى ظهور الإمبراطورية الإيرانية التي أسسها قورش والتي أخضعت المدن البابلية والفينيقية للحكم الإيراني عام ٥٣٨ق. م. ولكن وفي أثناء فترة الحكم الإيراني وبعد فتوحات الإسكندر ومجيء السلوقيين تقلص استعمال الطرق في بادية الشام. ولم ترجع هذه الطرق إلى سابق عهدها إلا بعد القرن الثاني ق. م. وذلك لأنه ما دامت البتراء مسيطرة في الجنوب وما دامت الطرق الشمالية خلال الأناضول سالكة فإن الطرق في بادية الشام ليس لها أي فرصة للازدهار.

ولكن بعد سقوط البتراء وبعد أن أصبحت منطقة الأناضول ميداناً للحرب ما بين الرومان والبارثيين عندها ازدهرت الطرق التدمرية بشكل ملاحظ. وما بين نهاية القرن الأول ونهاية القرن الثالث الميلادي استمتعت تلك الطرق بالفترة الذهبية من ازدهارها. ولكن وبعد تخريب تدمر والقضاء عليها عام ٢٧١م، انحطت الطرق التي كانت تحميها تلك المدينة الصحراوية العظيمة، ولم ترجع إلى ازدهارها حتى أبدى الإمبراطور جوستنيان اهتمامه بهذه القضية في القرن السادس الميلادي[1]. وفي أوائل القرن السابع الميلادي حدثت

(١) في أثناء حكم هذا الإمبراطور جرت حادثة تهريب بذور دودة الحرير إلى سورية بوضعها في عصا أو قصبة. ويبدو أن بعض الرهبان من النسطوريين الإيرانيين هم الذين جلبوا دود الحرير إلى الإمبراطورية الرومانية

الحروب ما بين الدولة البيزنطية والإيرانيين بالإضافة إلى الحروب مع العرب المسلمين الذين بدؤوا بالفتوحات، وهذه الحروب أثرت على الطرق التجارية بشكل مؤقت وجعلتها غير صالحة للأغراض التجارية، ولكن ومن بداية القرن الثامن الميلادي بدأت فترة من الازدهار التجاري، وظلت الطرق التجارية سالكة بشكل جيد طيلة القرون الخمسة التي تلت ذلك القرن وهي فترة السيادة الإسلامية في المنطقة. ولكن هناك فترة مستثناة وهي فترة الاضطرابات التي حدثت في القرن الحادي عشر وبعده عندما بدأ النزاع ما بين الأتراك السلاجقة والصليبيين المسيحيين مما عرض سلامة الطرق التجارية الإسلامية للخطر.

غير أنه حدثت نكسة كبرى في القرن الثالث عشر للتجارة الداخلية، وذلك عند هجوم التتر والمغول على بغداد ونهبها وسلبها عام ١٢٥٨، وبعد قرن من الزمن انتقل النشاط التجاري إلى مصر وأعاد التقارب الذي حدث ما بين الخانيات التترية الأربعة والغرب المسيحي الازدهار للطرق التجارية ما بين الأناضول والبحر الأسود. وفي أوائل القرن الرابع عشر ظهرت تباشير فترة جديدة من الازدهار في الأراضي الإسلامية في منطقة ما بين النهرين وخصوصاً في سورية نظراً للخطة الجديدة المسالمة التي اتخذها التتر بعد أن نظموا أنفسهم واهتموا بالقضايا التجارية. وتبع هذا استئناف نشاط الطرق التجارية من جديد وعادت العلاقات الداخلية إلى سابق عهدها حسب الحاجة. وفي أثناء حكم المماليك وسلاطينهم في مصر(في القاهرة)، وبعد عقد معاهدة سلم ما بينهم وبين القبارصة في عام ١٣٧٠م سادت فترة لاحقة، ولكنها كانت قصيرة الحياة من الانتعاش والازدهار في سورية في الحركة التجارية عبر الصحراء مع منطقة ما بين النهرين. ولكن عاد الركود مرة ثانية بعد أن فتح العثمانيون القسطنطينية عام ١٤٥٣ على يد محمد الثاني(الفاتح) وقد اشتدت حدة هذا الركود بسبب هجر الأوربيين ونبذهم لسلوك الطرق البرية وسعيهم لاكتشاف طريق بحري إلى الشرق الأقصى. غير أن السلاطين الأتراك عملوا على إحداث بعض الانتعاش لهذه الطرق البرية وذلك لأنهم شعروا بعدم قدرتهم على الازدهار دون المتاجرة مع الغرب. ولم يرغب الأتراك بإغراء الأوروبيين للعودة إلى استخدام الطرق البرية بل رغبوا بأن يمثلوا دور الوسطاء التجاريين ما بين الشرق والغرب، وأن يحولوا أطراف إمبراطوريتهم الغربية إلى دار للمقاصة[1] والمفاوضة وتصفية الحسابات لتلك المنتوجات

البيزنطية إما من جنوب شرقي الصين- كمبوديا أو تتشامبا أو من خوتان في تركستان وأنهم قد فعلوا ذلك بتشجيع من جوستنبان نفسه. (ج.ف. هدسون ١٩٣١ ص ١٢٠-١٢١ والسير بيرسي سايكس ١٩٣٤ ص٣).

(١) المقاصة: تصفية الحسابات بين التجار على أساس تبادل السلع.

الشرقية التي لا يستغني الغرب عن المتاجرة بها.. ينبغي علينا أن نتذكر أنه وخلال فترة الحكم العثماني كان الأتراك يطورون الطرق بين الشرق والأناضول على حساب جميع الآخرين الذين كانوا يعبرون أراضيهم وممتلكاتهم. وبنفس الوقت لم تعجب الطريق البحرية الأوروبيين الذين كانوا يأملون أن تكون أكثر فائدة مما وجدوا. ولم تجد بريطانيا أية طريق شمالية غربية إلى (كاثاي). وهكذا توحدت مصالح العالم المسيحي والأتراك ووصلوا إلى اتفاق ذي مصلحة متبادلة للجميع. ولكن سقوط وفشل الطرق الصحراوية في أواخر القرن السابع عشر كان مسبباً عن الاضطرابات الداخلية بالإضافة إلى الانحطاط الاقتصادي الذي أصاب الإمبراطورية العثمانية. وكانت آخر سنة استخدم فيها الأوروبيون الطرق الصحراوية في القرن السابع عشر هي سنة ١٧٥٤. في أول سنة في القرن الثامن عشر استأنف فيها الأوروبيون استخدامهم لتلك الطرق. وفي أثناء النصف الثاني من القرن الثامن عشر والقسم الأول من القرن التاسع عشر كثر استعمال الطرق الصحراوية سواءً على يد الوطنيين أو الأجانب وبصورة خاصة من قبل موظفي شركة الهند الشرقية. وحتى عبر الصحراء انتعشت وظل الحال على هذا المنوال حتى افتتاح قناة السويس للنقل البحري عام ١٨٦٩. هذا وإن الفترة الحديثة بالنسبة للتجارة في الصحراء تبدأ من عام ١٩٢١. وحتى الحرب العالمية الأولى كان النقل بواسطة الجمال الواسطة الوحيدة المستخدمة في التجارة في الصحراء. ولكن بعد استعمال الطائرات والسيارات لأول مرة في الأغراض التجارية في عام ١٩٢٣ حصلت ثورة في عالم النقل وتلقت التجارة عبر الصحراء دفعاً لم يكن أحد يحلم به. ولا يسع الإنسان إلا أن يكون متفائلاً للغاية حول مستقبل الطرق التجارية عبر الصحراء.

غير أن هذه الخلاصة المختصرة بحاجة إلى توسع لا بأس به لكي تصبح مفهومة لدى القارئ.

ويعلم القاصي والداني من الناس أن منطقة ما بين النهرين من جهة أخرى كانت مهد الحضارة الحديثة وان اختلاط هاتين الحضارتين قد ظهر في تلك الفترة الغامضة التي تدعى فجر التاريخ ولكن ذلك الاختلاط أصبح حميماً ومستمراً بعد عام ١٥٠٠ ق. م ولكن ربما لا يعلم الجميع أن طرق التجارة بواسطة القوافل كانت منتظمة وأن عقوداً تجارية قد نظمت بقصد التبادل التجاري حوالي عام ٣٠٠٠ ق. م. إذ أنه في ذلك الوقت أجريت اتفاقات وعقود مكتوبة باللغة المسمارية السومرية وأنه حصل في ذلك الزمن استبدال طرق المقايضة القديمة بوحدات من المعادن (وهذه كانت أصل العملة المعدنية التي ظهرت أول مرة في القرن السابع ق. م) وقد تمت هذه العملية قبل بزوغ فجر التاريخ حين بدأت عصور تسجيل العقود هذه. وفي أثناء ذلك الفجر السحيق في القدم انسابت أسباب التجارة الرئيسية ما بين الشرق والغرب في

خطوط متعرجة تمتد شمالاً وجنوباً حول المنطقتين وليس عبرهما خلال المناطق السورية الصحراوية وشمالي شبه الجزيرة العربية. وكما سبق وقلنا فقد كان هذا البحر من الصحراء يقسم ويفصل منطقة البحر الأبيض المتوسط عن منطقة ما بين النهرين قبل أن عاد ووحد بينهما بأن أصبح الطريق الرئيسية التي تسلكها سفن الصحراء وهي الجمال.

وفي عام ١٩٠٠ق. م ظهرت قوانين حمورابي (وهي قوانين رائعة أفضل من أي قوانين مشابهة ظهرت في الألف الثالث) وقد أعطت هذه القوانين للتجار إقراراً وموافقة على ما جرت عليه عاداتهم وتقاليدهم. ولمدة تقرب من ألف عام قبل فتوحات الإسكندر الكبير خضعت فلسطين وسورية ومنطقة ما بين النهرين بالتوالي ودخلت ضمن نفوذ وحدود عدة إمبراطوريات وهي الإمبراطورية المصرية تحت حكم فراعنة الأسرة الثامنة عشرة الشهيرين، والإمبراطورية الآشورية والبابلية الجديدة التي كانت انتعاشاً وإعادة للإمبراطورية السومرية البابلية القديمة، وأخيراً الإمبراطورية الإيرانية. هذا وقد ظهر أول وعي بالوحدة والتضامن في جميع العالم المتحضر في ذلك الوقت في فترة الحكم المصري ولكن هذا الوعي كان قصير العمر.

فلم يتم ذلك التضامن كما يجب. فقد قام الآشوريون حوالي عام ١٠٠٠ق. م وخلفاؤهم البابليون بمحاولات نشيطة لتأمين التعاون ما بين الشرق والغرب. ففي نفس العصر الذي شهد ازدهار الآشوريين في أوجه، بدأ الفينيقيون تحت حكم ملكهم حيرام ملك صور في مغامراتهم التجارية الرائعة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط وما وراءه. وبعدها ظهر ذلك الاتصال المباشر الذي كان متقطعاً وتشنجياً ما بين منطقة ما بين النهرين ومدن سورية وفلسطين عبر الصحراء ابتداءً من تدمر شرقاً إلى منتصف منطقة نهر الفرات (ومن المحتمل أن يكون قد وصل إلى سيركيسيوم) ثم جنوباً على أحد جانبي النهر أو على جانبيه إلى منطقة بابل الدنيا.

ولقد استنتج المؤرخون وجود الطريق المباشرة الأولى من ظهور اسم تدمر لأول مرة في النقوش الآشورية زمن تغلات بيلاسر الأول ١١١٥-١١٠٠ ق. م. إذ من الصعب التخيل أن تدمر أصبحت ذات أهمية وتستحق الذكر ما لم يكن هناك تجارة للقوافل عبر الصحراء والتي اعتمدت عليها تلك المدينة. ومع ذلك فمن الممكن تجاوز هذه الحقيقة وتجاهلها حتى استوردت الجمال إلى شمال سورية لاستخدامها في المناطق الصحراوية. والآن من المعروف أن الآشوريين الأوائل لم يستخدموا الجمال أبداً وكانوا يتحركون ويتنقلون دوماً حول الفرات

ولم يتجـرؤوا علـى الـدخول إلى الـصحراء أبـداً. وكانـت الحمـير الـتي اسـتعملت دومـاً في الأغراض التجارية في كابا دوكيا في الألف الثاني ق. م، هـذه الحمير كانـت تستخدم في الطـرق الـصحراوية أثنـاء فـصول الأمطـار الـشديدة وعنـدها كـان القليـل مـن هـذه الحمـير مـستعملاً. وهكـذا واعتمـاداً علـى هـذه الحقـائق يمكننـا الاسـتنتاج أن الجمـال لم تكـن معروفة في سورية والصحراء قبل عام (١٠٠٠) ق. م تقريباً. وبعد ذلـك بُدئَ باسـتخدام الجمـل البكتيري، ذي السنامين في الـصحراء ولكـن لم يستورد الجمـل العربـي ذو الـسنام الواحـد والذي استعمل خلال الفترات التاريخية في النقل عبر الـصحراء، لم يستورد هـذا الجمـل إلى سورية قبل القرن التاسع أو ربما ليس قبل بداية القرن الثامن ق. م.

وفي أثنـاء عـصر الفينيقـيين كـان هنـاك اتـصال مباشـر عـبر الـصحراء مـا بـين دمـشق والفرات شريطة أن تثبت مصداقية البروفسور هانتنج حول التغيرات في المنـاخ الـتي حدثت في الأجـزاء الـصحراوية مـن سـورية. فـإذا تثبتـت مـصداقية هـذه النظريـة بـأن الأطـراف الـشمالية المروية من الـصحراء الـشمالية (وهـي مـا تـدعى الهـلال الخـصيب) كانـت في الأزمنـة الماضية أبعد جنوباً مما هي عليه الآن، عندها فإن الماء كان متوافراً على طول الطـرق الجنوبيـة وإن الطرق الجنوبية المجاورة (للحماد) كانت مناسبة بشكل علمي لاستعمال القوافـل التجاريـة. ولكـن الحقيقـة أنهـا لم تكـن عمليـة بالنـسبة لحركـات التنقـل البطيئـة الـتي سـجلت في ذاكـرة الإنسان. ولكن يظهر أن لويس موسيل وعدداً من دارسـي المناخ في سورية قد انتقـدوا هذه النظرية ودحضوها. إذ قد ظهر أن هناك اختلافات في توزيـع سـقوط الأمطـار فـوق باديـة الشام في مدة تتراوح ما بين أربع أو خمس أو سبع سنين. وإنه خـلال تلـك الـسنوات وخـصوصاً خلال أشهر الشتاء يصبح من السهل على القوافل الصغيرة عبور أقسام مـن الـصحراء الـتي لا يمكـن عبورها في السنوات العادية. أو من السهل للبـدو الرحـل وقطعـانهم اسـتعمال الواحـات التي تقل فيها مقادير المياة. زد على ذلك أنه حيث أُنشأت القنوات كـالقنوات الموجـودة قـرب تدمر أو مـا بـين الطيبـة وعـين الكـوم وقـصر الحير فإنـه قـد وجـدت هنـاك مظـاهـر الخـصب الطويل الأمد في أجزاء الصحراء المحيطة، ولكـن هـذه الظـواهـر لا تؤلـف أي تغيير في المنـاخ ففي أثناء السنوات العادية دون وجود أحوال شاذة تستعيد الصحراء حالتها الطبيعية[1].

---

(١) تتلخص الآراء التي قدمت للبرهنة على وجود تغيرات جوهرية في المناخ في بادية الشام بما يلي:

آ- اتفق عدد من الثقات على وجود حالة خصوبة في أراضي منطقة تدمر.

هذا وإن ظهور مواقع أثرية ما بين الفرات الأوسط وسورية اتفق مع تلك الجهود التي بذلها الملوك الآشوريون في القرن التاسع ق. م للسيطرة على طرق القوافل الجنوبية التجارية من خلال المدن الهامة، وهي تيماء في شمال غرب شبه الجزيرة وجره على الجانب العربي من الخليج الفارسي.

هذا وإن أول نظام من الطرق السالكة قد بُني خلال الفترة الفارسية. ولكن من الظاهر أن الآشوريين قبل هؤلاء قد بنوا عدداً من تلك الطرق، ونستنتج هذه الحقيقة أن الآشوريين قد أعدوا ملاحظات تخدم كدليل للتجار والجنود وأن مثل هذه الملاحظات تؤكد وجود الطرق. ولم تكن هذه الطرق بنيت في المناطق الصحراوية ولهذا لم يكن لها تأثير على التجارة في الصحراء. ومع ذلك فإن تبادل السلع التجارية الفعلي ما بين الأجزاء المختلفة لهذه الإمبراطوريات كانت تنال الرعاية والتشجيع بظهور فرص الربح المتزايد وعن طريق الحكام الذين اهتموا بالتطور الاقتصادي في إمبراطوريتهم. وفي أثناء فترة السيادة الفارسية ظهرت مجموعة من الطرق العادية والطرق الكبرى إلى الوجود وبنيت الجسور في منطقة ما بين النهرين والأناضول فضلاً عن إيران، وقد ظلت هذه الجسور ماثلة حتى الوقت الحاضر، وبدأت السلع التجارية تنصب ما بين الشرق والغرب وبدأ الطلب على السلع الجديدة يعزز إيجاد أنواع جديدة منها وازدادت التجارة بسرعة خيالية وكأنها كرة من الثلج بدأت بالحركة والتدحرج. هذا وقد أُضيفت حوافز جديدة لازدياد نطاق التجارة

ب- اتفق السيد فيليبي والرائد هولت بأنه كان هناك هطول غزير من الأمطار في الصحراء العظمى وعلى الأقل في الفترة الرومانية مما هو عليه الحال الآن. فقد امتد خط الزراعة في الأردن إلى الشرق أكثر مما هو عليه الآن وفوق ذلك فإن وجود أكواخ الصيد الكثيرة التابعة للخلفاء الأمويين يبرهن أن الطرائد كانت متوفرة في القرن السابع والثامن الميلادي حيث لا يوجد أي حيوان للصيد الآن. وأخيراً هناك في منطقة (نجد) في جوار جبل عنيزة (أي في وسط منطقة الحماد) هناك بقايا منازل للسكن. ويزن الحجر الواحد حوالي طونين وقد انتقلت هذه الحجارة من أمكنة بعيدة ووجد بئران محفوران عمق البئر منهما ١٦٠ قدماً.

ج- يذكر السيد فيليبي في كتابه عن سورية وبلاد العرب أن هناك حقيقة لا مراء فيها أنه كان هناك ثلاثة أنهار عظمى على الأقل تنساب من الغرب إلى الشرق عبر عرض شبه الجزيرة العربية وذلك بعد ذوبان الثلوج في العصر الجليدي من التي كانت تغطي نصف الكرة الشمالي.

هذا وإن اكتشاف السيد برترام توماس لبعض الشواهد التي تدل على وجود بحيرة جافة في بلاد العرب تميل لتثبيت هذه الحقيقة وأن هذه النظريات والبراهين عن وجود تلك التغيرات المناخية في شبه الجزيرة العربية قد أقنعت عدداً من دارسي بادية الشام أن تغيرات مشابهة قد حدثت هناك (المؤلفة).

بتداول العملة الإيرانية ثابتة القيمة. هذا وقد استجابت المدن السورية لهذه الحركة التجارية المتزايدة بتزايد عدد سكانها وأهميتها وبصورة خاصة حلب وحماة وحمص ودمشق.. وتطورت المدن الفينيقية الساحلية مثل إرواد وجبيل وصيدا وصور بسرعة مدهشة وبدأت البتراء في جذب الأنظار حتى مع وجود الهواجس والظنون وذلك بسبب ميول ملوكها النبطيين للاستقلال.

ومع ذلك فلم يكن لهذا الانتعاش سوى تأثير غير مباشر على الطرق الصحراوية. ولكن مهدت الطريق لحالة الاطمئنان الحتمية.

ولقد أثرت فتوحات الإسكندر المكدوني الخاطفة التي حدثت بسرعة النيازك على الشرق إذ جعلته وحدة هيلينية مؤقتة. وعند وفاة الإسكندر عام ٣٢٣ ق. م انقسمت إمبراطوريته إلى قسمين كبيرين فالبطالمة الذين حكموا مصر كانت لهم السيادة على فلسطين وشرق الأردن. أما السلوقيون فقد حكموا سورية وبلاد الأناضول وأيضاً ولمدة قرن ونصف حكموا الشرق الأوسط متوغلين في شرق آسيا حتى الهند. هذا وإن هذه الهيلينية السريعة للشرق الأدنى والأوسط قد خدمت في توثيق الحركة التجارية وتشجيعها وأدت إلى تحسين التسهيلات التجارية التي كانت بمتناول الحكام الجدد. فقد استطاع هؤلاء الاستفادة من الطرق الموجودة. هذا وإن المنافسة التي نتجت بمرور الزمن ما بين السلوقين والبطالمة حققت حياة اقتصادية جديدة في طرق وأراضي كلا المنطقتين. وكانت حافزاً لهم لبذل جهود أعظم في سبيل تقوية التجارة للمصنوعات السورية لتأخذ طريقها إلى بكتريا إلى الشمال من نهر السند ، ومن الممكن ملاحظة تأثير التجارة السورية على الفنون الصينية في عهد أسرة (هان).

وفي أثناء هذه الفترة وجدت التجارة السورية أسواقاً لها في الشرق عن طريق الطرق الممتدة من إنطاكية إلى شمال منطقة ما بين النهرين التي كانت تقطع الفرات عند زيوجما (أفاميا) وتل أحمر. ولا شك أننا نتذكر أن الطريق الملكية الإيرانية العظمى امتدت من إيفسوس وساروس إلى نينوى ومن ثم بمحاذاة الضفة الشرقية لنهر دجلة إلى العاصمة الإيرانية (سوسه)، وقد استمر السلوقيون في تشجيع الطرق الشمالية لأنها كانت بعيدة عن متناول وتدخل البطالمة. وأما بالنسبة لمنطقة ما بين النهرين الدنيا فقد زادت أهميتها وهيبتها بتزايد المراكز التجارية هناك. ويوجد مركزان طبيعيان دائمان للتجارة في الأرض الكائنة ما بين النهرين في أخفض مكان فيهما حيث يصبان في الخليج الفارسي. وفي تلك القطعة

الضيقة من الأرض حيث يقترب النهران بعضهما من بعض، وفي الحالة الأولى كانت هناك مدينة تشاراكس في الماضي في المكان الذي توجد فيه المحمرة في الوقت الحاضر.. وكان سوق الفرات القديم قرب موقع البصرة، وهناك إلى الشمال عدد من المواقع المتقاربة التي كانت بارزة الأهمية بالتوالي في تاريخ التجارة وهي فيلوجه أو بابل إلى جانب الفرات فكانوا يستعملون الطريق الشرقية خلال الصحراء العظمى دون عبور الفرات عند أية نقطة من نقاطه. بينما إذا كان اتجاههم إلى سلوقية أو اكتسيفون أو تشاراكس فإنهم كانوا يقطعون النهر عند (دوار اوربوس (الصالحية)) أو عند سيركيسيوم وبعدها يتجهون بشكل منحرف عبر سهل ما بين النهرين إلى دجلة.. وكان هناك طريق مباشر من هذه المدن إلى الخليج بشكل ظاهر. ومن المحتمل أن التجار السوريين أو التدمريين كانوا ينقلون بضائعهم إلى إحدى المدن الشمالية ويتركون التجار الذاهبين إلى الفرات أو تشاراكس لمتابعة سيرهم لنقل البضائع إلى الخليج العربي.

وكما ذكرنا سابقاً ليس هناك من أي شاهد منقوش يظهر أن الجوف كان متصلاً بمنطقة ما بين النهرين بأي طريق تجاري قديم وهذا يدل على أنه لم يكن هناك أي اتصال مباشر ما بين بابل ومصر ويبدو أنه من الأكيد تقريباً أن الطرق العامة من آشور إلى الغرب كانت تمر خلال سورية الشمالية وأنه حتى الآثار الآشورية القديمة التي وجدت في الجوف (التي كانت تدعى أدمو) كانت تمر بدمشق ووادي سرحان. ومن الممكن، ولكن ليس من المحتمل، أنه في أثناء عهد السلوقيين ولأول مرة ربما كانت الطريق المباشر ما بين منطقة ما بين النهرين الدنيا قد استخدمت للوصول إلى دولة البتراء المستقلة. ولكن هذا الأمر ليس محتملاً بل ينبغي أن نستنتج أن الطريق المباشر من معان والجفر إلى الجوف لم يبتعد شرقاً أكثر من هذه الواحة. وأن الجوف (وما حولها من الواحات) كانت نهاية القوافل البترائية وأن تدمر كانت الوسيط التجاري بين البتراء ومدن الفرات ودجلة، ولكن هذا يوصلنا إلى المدن التي تتمركز فيها القوافل التي كان لها شأنها في تطور التجارة في الصحراء.

لا شك أن مفتاح تطور التجارة عبر الصحراء كان بيد المدن التي تؤمنها القوافل وينبغي علينا أن ندرس أسباب نهوض هذا المدن ونموها حتى نجد التغيير المناسب لنمو التجارة بواسطة الطرق الصحراوية المباشرة. وهذه المدن بما تحتويه من المباني العامة والشوارع المرصوفة قد وصلت إلى حيويتها ونشاطها عن طريق تجارة القوافل، وهكذا شجعت هذه المدن ورعت تلك التجارة التي اعتمد عليها وجودها. وهناك مدينتان شهيرتان من هذا النوع وهما البتراء وتدمر وقد أصبحتا بدورهما إمبراطوريتان تجاريتان لأنهما كانتا الوسيطين

التجاريين في جميع المبادلات التجارية ما بين منطقة ما بين النهرين ومنطقة البحر الأبيض المتوسط وهكذا استطاعتا السيطرة على جميع طرق القوافل الهامة إلى الشمال من نجد. ويبدو أنه من تحصيل الحاصل محاولة وصف أية من هاتين المدينتين ما دام أن البروفسور روستوف تزيف قد نشر نتيجة أبحاثه ليطلع عليها الجميع ومع ذلك فينبغي علينا ذكر بضع كلمات للدلالة على أهمية بناء المدينتين بهذا الصدد.

أما البتراء فقد ظهرت أولاً في عهد الفرس ثم نمت لتصبح دولة قوية عندما بدأ الضعف يدب في أوصال الإمبراطوريتين المتنافستين: السلوقية والبطلمية بسبب الحروب الأهلية والحسد المتبادل. وقد نجحت البتراء في الحفاظ على استقلالها مع أن كلا الإمبراطوريتين المتنافستين كانتا تسعيان لجلب تلك المدينة لتدور في فلكيهما. وفي أواسط وأواخر القرن الثاني ق. م وصلت البتراء إلى أوج عظمتها وتطورها وأصبحت تحصد ثمرات وجودها كوسيط تجاري ما بين جنوبي بلاد العرب والخليج العربي من جهة وما بين مصر وفينيقيه من جهة أخرى. وكانت منطقة بلاد العرب الجنوبية تتاجر بما يردها من الموارد الإفريقية كما أن منطقة الخليج العربي كانت تتاجر بالبضائع الآتية من الهند وكانت المنتوجات المختلفة الآتية من جميع هذه البلدان القاصية تمر خلال أراضي البتراء. وقد حدث في وقت من الأوقات أن نجحت مدينة غزة وهي من مدن البطالمة في توجيه القوافل التجارية من مصر وإليها. وفي القرن الثالث ق. م حاول بطليموس الثاني تحويل التجارة العربية مباشرةً إلى مصر بقصد قطع الطريق على كلٍ من بتراء ودمشق. ولكن استطاعت البتراء السيطرة على التجارة ما بين فينيقيه والجنوب والشرق، وحالما استكملت قوتها استطاعت البتراء امتصاص الطرق المؤدية إلى سورية حتى دمشق شمالاً. وعندما استطاع القائد الروماني بومبي إضافة شمال سورية إلى الولايات الرومانية عام ٦٦ق. م أصبحت البتراء المسيطرة على جميع أسواق العالم الروماني، وحتى وقبل هذا التاريخ كان ملوكها يهتمون بمتابعة الطرق في منطقة تدمر حتى الفرات الأوسط. هذا وإن تمزق الإمبراطورية السلوقية الذي تبعه فترة من الفوضى وتقلقل الأحوال التجارية في بلاد الأناضول بالإضافة إلى القوة النامية للبارتيين من الشرق وظهور قوة روما في بلاد الغرب، كل هذه الدول غير المستقرة هددت سلامة الطرق التجارية الشمالية في منطقة ما بين النهرين بحيث أن القوافل العظمى التي كانت تسافر ما بين منطقة ما بين النهرين والبحر الأبيض المتوسط أصبحت تبحث عن طرق جنوبية أكثر استقراراً وأماناً من الطرق الشمالية. ولهذا السبب بدأت تدمر باسترداد قوتها التجارية ونفوذها من جديد كمدينة من مدن القوافل وأصبحت مركزاً قوياً للتجارة تحت

حماية الملوك الأنباط في البتراء. وفي الفترة الزمنية الواقعة ما بين القرن الثاني ق. م وحكم الإمبراطور الروماني تراجان أصبحت تدمر بكل تأكيد القوة الضاربة العظمى اقتصادياً على الجانب القريب من البحر المتوسط من بادية الشام. وقد استولى ملوكها على موانئ العقبة ولوسي كوم على البحر الأحمر، وكانوا يتقاضون ويجمعون الضرائب من القوافل المارة بأراضيهم بالقدر الذي يرونه مناسباً[١]. وقد تنقل تجارها في طول البلاد وعرضها في الشرق ووصلوا غرباً حتى بوتيولي في إيطاليا. ولكن حدث أن سلمت البتراء جميع أملاكها إلى روما عام ١٠٥م وأصبحت المنطقة الواقعة ما بين البحر الميت والبحر الأحمر مركزاً لولاية رومانية جديدة دعيت الولاية العربية.

وفي أوائل العصر المسيحي بدأت بصرى أسكي الشام تتفوق على البتراء وأصبحت خليفتها التجارية. وبعد عشرة سنوات أصبحت بصرى خاضعة للحكم الروماني وعندها بدأ الأباطرة الرومان في تحسين أحوال سورية الشمالية والطرق المؤدية إليها على حساب مملكة الأنباط. وكان من الطبيعي أن تصبح منطقة شرق الأردن الواقعة في منتصف الطريق ما بين الطرق الشمالية التجارية والطرق الجنوبية، المركز التجاري المرموق والذي له وزنه عندما بدأت الطرق التجارية السورية تتجه إلى أقصى الجنوب. وأما المدن التي ظهرت بسبب توجه البتراء في سياستها شمالاً فقد نمت سلطتها بشكل آلي وقويت، في الوقت الذي خف فيه نفوذ جارتها العظيمة إلى الجنوب منها. وكانت من هذه المدن التي قويت: مدينة عمان وجرش وبصرى، وهؤلاء كانوا أقوى المدن التي ازدهرت على الطرف الأوسط والغربي لبادية الشام. وكانت بصرى التي أصبحت عاصمة ولاية بلاد العرب الرومانية ذات مركز ممتاز في وسط الطرق التي امتدت من سورية إلى شرق الأردن، ومن الحدود الصحراوية

---

(١) كانت أكلانا التي دعيت فيما بعد باسم العقبة الميناء الكبير للأنباط في البتراء ابتداء من القرن الرابع ق.م. وهناك مدينة الويس كوم تعود إلى القرن الأول ق.م. وقد بنيت قرب موقع مدينة من مدن البطالمة تدعى امبيولن **Ampelone**. وكانت مدينة لويس كوم مبنية على مصب وادي حمد على منتصف الطريق ما بين خليج العقبة وينبع، وكانت ذات موقع استراتيجي قرب نقطة تقاطع الطريقين الرئيسيين التجاريين. وهما الطريق الذي يقطع بلاد العرب من الشرق إلى الغرب من جزئه على الخليج العربي إلى البحر الأحمر والطريق من اليمن إلى دمشق. وينحني وادي حمد الذي يمتد شمالاً من المدينة إلى شاطئ البحر الأحمر بحيث أن أي مدينة تبنى على شاطئه تتصل اتصالاً مباشراً مع المدينة. وقبل عام ١٠٠ ق.م ضعف البطالمة فكفوا عن ملاحقة مملكة البتراء واتجهوا إلى الصومال لتأمين التجارة بين مصر والهند وهكذا مد الأنباط حكمهم إلى بلاد العرب جنوباً وبعد احتلال تيماء اندفعوا جنوباً وغرباً إلى شاطئ البحر الحمر.

المشتركة غرباً إلى ساحل فلسطين. وبعد أن تأمنت سيطرة روما على هذه المناطق أصبحت جميع الطرق الأردنية مأمونة للسفر. وأصبحت القوافل التي تقطع هذه المناطق آمنة ومعتمدة على الحماية الفعالة. ولكن سرعان ما انحطت قوة بصرى وحلت تدمر محلها، أو كانت تدمر المركز المنطقي للتجارة الشمالية. وهكذا وعند نهاية القرن الثاني الميلادي أصبحت تدمر بدورها أعظم مركز للقوافل وكسفت جميع منافسيها في الجنوب.

لقد بزغ فجر عظمة تدمر عندما حل التفاهم ما بين روما وبارثيا (أي بلاد فارس) وذلك في أواخر القرن الأول الميلادي. (ذلك التفاهم الذي لم يعكر صفوه سوى الفترة القصيرة من حكم تراجان التي قضاها في الحروب ضد بارثيا) وقد نص اتفاقهما (الذي ربما كان مكتوباً) على أن الطرق في شمال منطقة ما بين النهرين والتي أصبحت حمايتها صعبة باستمرار سوف تهمل لتموت ميتة طبيعية، وأن تدمر التي كان حيادها مؤمناً، وأعاد تأكيده هدريان، سوف تنال التشجيع من كلا الطرفين (الروماني والبارثي) وهكذا لم يمضِ وقت طويل حتى احتكرت تدمر جميع الطرق التجارية للقوافل ما بين روما وبارثيا على جانبي بادية الشام. وبنفس الوقت تأمنت الطريق الموجودة ما بين هذه المدينة ومدينة اورا اوربيس وهي الحصن البارثي على الفرات وأصبح الوصول إليها سهلاً. وبمرور الزمن وحالما تضخمت ثروة تدمر بشكل لا يصدق، أصبحت أقل اعتماداً على روما وحمايتها. وظهر لديها شعور متزايد بالاستقلال، ولد من وعيها وتأكدها من قوتها وتأثيرها على اقتصاد الإمبراطورية الرومانية، وهذا مما جعل تلك الدولة المتوسعة غير راضية عن تبعيتها لروما، ولا حتى عن تدخل روما في شؤونها ولما كانت سيادتها على طرق القوافل مؤكدة، لذلك أصبحت تدمر مستقلة بكل معنى الكلمة سوى الاسم. ولم يأت دور انحطاطها وسقوطها إلا عندما انتهزت فرصة ضعف روما في القرن الثالث الميلادي، وعندها قررت الاستقلال اسمياً كما كانت مستقلة فعلياً. وقد تحدث بذلك الإمبراطور الروماني، ذلك الإمبراطور الذي كان ولسوء حظ تدمر هو اورليان. هذا وقد رفضت الملكة زنوبيا ملكة تدمر أن تطرح طموحاتها بعيداً إلا بعد فوات الأوان فقد كسرت في إحدى المعارك وأُسرت وهكذا تحطمت إمبراطورية تدمر. وهدمت أسوارها وأصبحت في مستوى الأرض على يد الفرق الرومانية المقاتلة. ولم تقم لتدمر قائمة بعد هذه الهزيمة. ولكن علينا أن نلتفت قليلاً لنتذكر شيئاً من غابر مجدها ولنكتشف طبيعة هذه العظمة عندما كانت تلك الدولة فتية وحيوية.

إن الكتابة عن تدمر باختصار توقع الإنسان في مأزق، إذ هناك شيء مثير حول هذه الواحة المملوءة بالنخيل، والتي نشرت عظمتها على تلك التلال الصحراوية، بحيث لا يجوز

لنا إهمال تفاصيل عظمتها مهما كانت تلك التفاصيل تافهة، ولكن ينبغي على المرء أن يتجنب بقدر الإمكان تجاوز صلاحيات علماء الآثار. فالمدينة الحديثة في هذه الأيام تبعد عن أي مدينة هامة في جوارها مسافة تزيد على مئة ميل من الأراضي الصحراوية لها أهميتها الخاصة. فهي إحدى مراكز فرقة الهجانة الفرنسية ومحطة من محطات القوى الجوية الفرنسية[1]. وتذكرنا قلعتها بأهميتها أثناء العصور الوسطى، فهذه القلعة تُطل على المدينة القديمة من أعلى أحد التلال خلفها ولكن ما يؤثر على الإنسان فعلاً هو آثارها. فكم كانت هذه المدينة رائعة في أيام عزها وعظمتها. إذ من الممكن أن يتصور الإنسان تلك المدينة وهي في أوج عظمتها في القرن الثاني ق. م. وأن يستحضر ذهنياً صورة لهذه المدينة التجارية النموذجية وحياتها الرائعة التي كانت تستحوذ على الموارد المالية الهائلة من القوافل الأمر الذي رفع مستوى المعيشة فيها، وحيث كانت هناك أربع عشائر قوية تسيطر على حياتها السياسية. إذ من الممكن تتبع طريق القوافل العظمى التي كانت تقطع المدينة من الشرق إلى الغرب. هذا وإن هناك (١٥٠) عاموداً من أصل ٣٧٥ عاموداً لا تزال ماثلة حتى الآن وقد دفنت قواعد هذه الأعمدة بفعل الرمال التي طمرت عدة معابد أيضاً. وكذلك المنطقة التي كانت تضم الشارع الذي كانت تتوقف فيه القوافل القديمة. وأما الفن الظاهر في هذه الأعمدة والمنحوتات فهي أقل شأناً من منحوتات جرش مثلاً، ولكن فنون ومنحوتات تدمر أكثر شمولاً واتساعاً. وهناك الطرق والنقوش وأسس المساكن والجدران المزينة بالجبس والتماثيل والمذابح التابعة لآلهة تدمر كلها تشهد على وجود حضارة عريقة، كانت خليطاً من حضارات وديانات وثنية سادت في سورية وبلاد الأناضول وإيران أو بارثيا وبابل، وقد غطيت بطبقة رقيقة من الطابع والبصمات اليونانية الرومانية. وكما أن عيني المراقب تتجه لأول وهلة إلى الطريق أو الشارع المحاط بالأعمدة حيث كانت تمر القوافل، هكذا فإن انتباه المراقب ينتقل من مكان إلى مكان في تلك المدينة الرائعة حيث تظهر تماثيلها ونقوشها. هذا وكان قواد القوافل والموظفون الآخرون المسؤولون عن إدارة شؤون التجارة التدمرية إما في تدمر نفسها أو في المدن والموانئ الأخرى في الإمبراطورية الرومانية أو الباراثية، هؤلاء القواد والموظفون كانوا يكرمون بإقامة تماثيل لهم وألواح توضع على الأعمدة وتنصب اعترافاً بخدماتهم. وكانت المذابح في الهياكل بإشراف إلاهين من آلهة العرب وهما أرسو وعزيزو وهما إلاهان حاميا القوافل. وكانت القوانين المالية المراعاة

---

(١) تتحدث الكاتبة عن فترة الانتداب الفرنسي.

والنافذة المفعول في تدمر قد نقشت على ألواح تحمل تاريخ عام ١٣٧ ميلادي[1].

إن هذا اللوح هو الذي يستدعي انتباه الباحث ويلقي الضوء على طبيعة جباية الضرائب في تدمر وعلى قوانين الجمارك وتحليل لتنظيم القوانين التجارية التي تعطينا فكرة عن مجالات نشاطات تدمر التجارية. فالضرائب كانت تفرض في ثلاث حالات. فقد كان هناك بعض السلع التي تفرض عليها المكوس والضرائب، وأيضاً بعض المهن، وعدد من المرافق العامة. فكانت أعلى الضرائب تفرض على الفئة الأولى وبشكل متساوٍ على تجار العبيد وتجار العطور التي كانت تأتي إما من الهند أو من جنوب بلاد العرب عن طريق البتراء، وكانت تفرض عليها ضرائب مضاعفة إذا صدرت للبيع في الإمبراطورية الرومانية. وكانت الضرائب تخفض إذا وضعت العطور في قِرَب من جلد الماعز بدلاً من جرار من المرمر. ويأتي بعد هذه بالنسبة لأهمية الدخل، زيت الزيتون وبعده الأدوية من جميع الأنواع والمواد الجافة بما فيها الفواكه المجففة والمكسرات والفستق والصنوبر والفول والتين والسمك المملح، وهذا السمك كانت تفرض عليه ضريبة عالية خاصة. وكانت بعض الضرائب تفرض على الجبنة الطازجة والخمور ولكن لم تكن تفرض ضرائب عالية على المنتوجات الجافة. وكذلك كانت المنسوجات الصوفية والأرجوانية المصبوغة التي كانت تستورد من فينيقية ويعاد تصديرها إلى إيران كلها كانت خاضعة للضرائب، كما كانت الحال بالنسبة للتماثيل البرونزية والتماثيل النصفية وطبعاً الخشب. ومن الواضح أن الضرائب كانت تحسب على الجمل وذلك لأن المدفوعات بالنسبة للصادرات والواردات كانت تُحسب في حالة كونها محمولة على الجمال أو الحمير بالنسبة لاستطاعة كل من الحيوانين على الحمل. وكانت هناك ضريبة مرور تُحسب على جميع أنواع الثروة الحيوانية وعلى حيوانات النقل (وخصوصاً الجمال) سواء المحملة أو السائبة وكانت هذه الضريبة تضاعف أربعة أضعاف بالنسبة لجميع العربات، ولم تفرض الضريبة على الأغنام إذا كانت مجلوبة للذبح ولكن كان هناك ضريبة (مراعي) تدفع عن الحيوانات التي تستعمل الأراضي المشاع للرعي. والآن سوف ننتقل إلى المهن والحرف: فبائعو العطور والنساء المومسات وأصحاب الحوانيت كلهم كانوا خاضعين للضرائب وجميع تجار الألبسة والأقمشة. وأخيراً كان هناك تعرفة خاصة لاستعمال الينبوعين وكانت ضريبة المياه عالية ولكنها تختلف بالنسبة للسنوات... وكان هناك ضريبة على الملح (فقد كانت تدمر تمتلك كما هو الحال الآن

---

(١) نقل هذا اللوح الحجري إلى روسيا في أوائل هذا القرن وما زال موجوداً هناك.

عدداً من المستنقعات المالحة) وكذلك ضريبة على بيع جلود الماعز من صنع المدينة أو الجلود المستوردة إلى المدينة.

ولقد اتخذت الإجراءات الخاصة لتنفيذ هذه القوانين المالية وكان جباة الضرائب مسلحين بحق فرض العقوبات المختلفة على المتخلفين عن دفع الضرائب من المواطنين. وكانوا يطلبون حجز البضائع لقاء دفع الضرائب وفي بعض حالات التلكؤ عن الدفع كان لهم الحق بمضاعفة قيمة الضريبة المستحقة. وفي حالات نادرة كان لهم الحق بمصادرة أملاك الشخص المنقولة وبيعها بالمزاد العلني. وفي حالة وقوع خلاف مع جابي الضرائب أو احتجاج ضد قراراته كان الشخص يقدم استرحاماً رسمياً للقاضي الروماني المقيم في تدمر.

وما دمنا قد ذكرنا روما فإن هذا يعني الرجوع قليلاً إلى تلك القوة التي كانت تكمن وراء هذه المدينة التجارية وغيرها من المدن. فقد كانت تلك المدن تستفيد فائدة كبرى من انتمائها إلى مؤسسة السلم الروماني.

والحقيقة أنه ليس هناك من شيء يشجع ويقوي التجارة مثل السلم والأمان، وهذا القول يصح بالنسبة إلى التجارة التي تتم عن طريق الصحراء. إذ كلما كان الأمن مستتباً في الداخل قل تدخل البدو الغزاة وإزعاجاتهم للقوافل التجارية. وكانت الحماية الفعالة للحدود الصحراوية تثبط تلك الهجومات المتقطعة المتفرقة من قبل الغزاة الذين، ألمحنا إليهم سابقاً، وتمتد من الأناضول حتى شبه الجزيرة العربية، وكانت الحاميات العسكرية تحمي تلك الطرق، وبنيت القلاع والحصون لاحتواء الفرق العسكرية. وكانت هناك شراذم من الجنود التي تحملها الجمال تجوب في المنطقة لحماية الأمن والسلام. وقد حفرت الآبار على مسافات تبعد البئر عن الأخرى ٢٨ ميلاً بالضبط دون استثناء وهي مغطاة بأغطية حجرية. وكانت هذه الآبار تحفر على أعماق سحيقة ما لم يكن هناك نبع جارٍ طول الوقت، وبئر فيه ينبوع يمكن استعماله، هذا وقد أُنشأت قنوات كبيرة لمد المياه في المراكز الكبيرة كتدمر وقد حُفظت هذه القنوات في حالة جيدة. ولهذا كانت مراكز القوافل من المدن في مأمن من انقطاع المياه ولم تكن لتخشى شيئاً من هذا القبيل. ومن جهة أخرى كان السلم يرفرف على المنطقة ما دامت روما قوية. والحقيقة أن تدمر كانت من النوع الذي يدعونه مدينة مفتوحة خلال معظم أيام ازدهارها. ومن المعتقد أن الأسوار التي هدمها اورليان بعد استيلائه على تدمر تعود إلى القرن الثالث عندما ضعفت سيطرة روما عليها، وعندما بدأت تدمر تؤكد اعتمادها على الذات والاستقلال. وربما بنيت هذه الأسوار للدفاع ضد البارثيين أو

ضد العرب الرحل أو حتى ضد الرومان أنفسهم إذ لا يعلم أحد بالضبط متى بنيت هذه الأسوار ولا لأي من الأسباب المذكورة آنفاً كان سبب بنائها، إنما من المؤكد أنها لم تبن في فترة من الفترات القديمة.

لقد شق الرومان الطرق خلال فلسطين وشرق الأردن وسورية وكانوا يجددون الطرق القديمة ويحدثون طرقاً جديدة. وكانت طرقهم عريضة مستوية وتحتوي على علامات ومعالم أرضية. وكانت الطرق الرئيسية مبلطة حيثما دعت الحاجة إلى ذلك. وكان هناك طريقان رئيسيتان متوازيتان من الشمال إلى الجنوب: طريق منها ساحلي وطريق داخلي أو صحراوي يقع إلى شرق جبال لبنان الشرقية ووادي الأردن. وكان هناك عدة طرق مستعرضة تصل هاتين الطريقين. بدأ اثنتان منهما من تدمر. وإحداهما متجهة شرقاً إلى حمص وهي تستمر خلال ممر في جبال لبنان إلى طرابلس على الشاطئ. وأما الأخرى فهي تصل تدمر بحماة وقلعة (الخندق) وطرطوس (على الشاطئ ما بين طرابلس واللاذقية) وكانت الطريق الصحراوية الداخلية التي تدعى طريق ديوقلسيان، وهي التي أصلحها وحسنها ورصفها الإمبراطور ديوقلسيان، وهذه لم تكن سوى الطريق الرئيسية التي بناها تراجان، والتي كانت تصل البحر الأسود بالبحر الأحمر. وقد مرت من خلال تدمر ودمشق بمحاذاة التلال الجنوبية الشرقية الصحراوية من سلسلة (الرواق) بين هاتين المدينتين. وكان هناك ثماني محطات رومانية على القسم من الطريق فقط ومركز محصن في الضمير. فقد كان من المفيد للرومان بناء الطرق المحصنة على أطراف الصحراء وذلك لأسباب عسكرية وتجارية معاً. وبهذه الطريقة كان الرومان يحفظون النظام بين القبائل البدوية. وكان المسافرون يرحبون بمثل هذه الطرق المحروسة والمحمية خصوصاً وأن المياه كانت متوفرة في تلك الطرق والمراكز في جميع الفصول.

أما الطرق عبر الصحراء فكانت كلها محمية بشكل جيد وكانت تتصل كلها بنهر الفرات في المدن التي تتواجد فيها الحاميات العسكرية حيث تمركزت القوى العسكرية بشكل دائم. وكانت دورا يوروبوس إحدى هذه المدن المحصنة وكانت تخضع للنفوذ الإيراني والتدمري وكانت منطقة الفرات محصنة حتى (حيت)[1].

---

(١) إن المدينة المحصنة دورا يوروبوس (الصالحية) التي ازدهرت منذ القرن الثالث ق.م حتى منتصف القرن الثالث الميلادي قد أسست على يد المكدونيين من أتباع الإسكندر. وقد أصبحت هذه المدينة حصناً من حصون البارثيين، ثم أصبحت إحدى المراكز التجارية البارثية على الفرات، وكانت النقطة التي تغادر منها القوافل

وكانت أشهر الطرق الصحراوية واقعة ما بين تدمر وسركيسيوم (على الخابور) واشتملت هذه الطريق على فرع يصل إلى تدمر وفرع يصل مباشرة إلى حيت ومنه فرع يتجه إلى دورا. وقد أصبحت طريق تدمر (حيت) أعظم طريق للقوافل وللتجارة ما بين منطقة ما بين النهرين وسورية. ويظن (بيري بويديبارد) أنه كان هناك طريق رومانية تمتد من دمشق إلى (حيت) مارة بالضمير وبيرميلوسا ومتصلة بطريق (تدمر ـ حيت) قبل أن تصل الطريق الأخيرة إلى (المحور).

إن هذه اللمحة عن مدن القوافل وتجارتها سوف تعطينا فكرة عن أهمية تلك المدن في التجارة عبر الصحراء. إذ عندما كانت مراكز القوافل تنشأ ويبدأ نشاطها التجاري فإنها كانت تجدد شبابها بشكل دوري بالقدر الذي تسمح به الأحوال العامة للتجارة.

وعندما نرجع إلى فحص ومسح الحياة التجارية العامة في الشرق الأوسط، نجد أن الأحوال المواتية للتجارة استمرت خلال العصر الروماني عدا فترات قصيرة من الركود. وبعد أن تحولت الإمبراطورية الرومانية الشرقية إلى بيزنطة ازدهرت التجارة في بلاد الأناضول وشمال سورية ابتداءً من القرن الخامس حتى السابع الميلادي خلال الأوقات التي تمتع بها الأباطرة في القسطنطينية بالقوة الكافية لحماية وتأمين التجارة وطرقها وصد هجمات الإيرانيين. وبعد ذلك ظهرت قوة الإسلام العسكرية مباشرة بعد وفاة النبي محمد صلى الله عليه وسلم عام ٦٣٢م فظهر انحطاط مؤقت للتجارة، إذ أن هجوم العرب المتقطع على شمال بادية الشام، كل هذا جعل الاعتبارات التجارية غير مأمونة، ولكن وبظهور الخلافة الأموية بعد ثلاثين عاماً تشجعت الحركة التجارية في سورية وانتعشت من جديد وأصبحت دمشق من أغنى المراكز التجارية في العالم الإسلامي، وكان بلاط الخليفة في دمشق شهيراً ببذخه، ولكن الخلفاء العباسيين كسفوا ذلك البلاط بفخامة وعظمة بلاطهم في بغداد بعد قرن من الزمن. وهكذا وفي الفترة الواقعة ما بين القرن الثامن إلى القرن الحادي عشر استؤنفت المبادلات التجارية ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين على الأسس القديمة التي سبقت ظهور محمد صلى الله عليه وسلم ولكن التجارة الإسلامية زاد حجمها اقتصادياً وكذلك التجارة عبر الصحراء التي ربطت قسمين رئيسيين من أقسام الخلافة

إلى منطقة ما بين النهرين. وبعد أن استولى عليها الرومان حيث وجدت فيها حامية رومانية. وقد صادف ازدهار هذه المدينة زمن ازدهار تدمر أيضاً وكانت تعتمد على تدمر. ولكن وبعد أن استولى عليها البارثيون مرة ثانية هجرت هذه المدينة وتركت، وتعرف هذه المدينة حالياً باسم "الصالحية".

الإسلامية. وفوق ذلك وفي أواخر العهد الإسلامي ازدهرت مدينتا البندقية وجنوى وخصوصاً البندقية فقد ازدهرت بعد الحملة الصليبية الرابعة عام ١٢٠٤ عندما أصبحت أهم قوة مسيحية في شرق البحر الأبيض المتوسط.

وهناك ظاهرة خاصة لوحظت قبل عصر الحروب الصليبية وهي نشاط التجار اليهود. فقدت تاجر عدد كبير من اليهود ما بين أقاصي الغرب والشرق، ومن جهة دينية كانوا في مأمن خارج معسكرات المسيحيين والمسلمين، وقد استفادوا من هذه الحقيقة كما استفادوا من وجودهم في كل مكان، فقد انتشرت سلسلة من المجتمعات اليهودية على طول الطريق من إسبانيا إلى الصين. وقد تاجر أفراد هذه المجتمعات مع الشرق والغرب. وكان لديهم كالعرب حب راسخ موروث للتجوال. إنما كانوا يفضلون التجوال في الأماكن المأهولة بالسكان. وإن الاسم رادونات "**Radonite**" الذي أطلق عليهم يدل على الطريقة التي قضوا فيها حياتهم في الانتقال من بلدٍ إلى بلدٍ. ونتيجة لذلك أصبحوا الوسطاء الطبيعيون في التجارة للمسافات الطويلة بين مختلف الحضارات. وقد سافر معظمهم بحراً إلى الصين عن طريق البحر الأحمر، وعن طريق الأناضول وبحر الخزر، وقد كتب (ابن خروديه) أن معظمهم كانوا يسافرون عبر سورية الشمالية ويعبرون الفرات عند بيريجيك ومن ثم إلى الخليج العربي عن طريق بغداد، فقد كانوا يقايضون بالعبيد والحرير (من المظنون أنه حرير بيزنطي) والسيوف والفراء من الغرب بالمسك والمواد الطيبة (المسهلات) والكافور والتوابل من الشرق. وقد حدث أن المسافرين المسلمين في نفس تلك الفترة كانوا يعبرون الفرات عن طريق الطرق التجارية المباشرة شرقاً من تدمر، ولكن كان كلا المسلمين واليهود يصادفون كثيراً من المصاعب للوصول إلى قلب إيران، عندما كانوا يدخلونها من الجانب السوري. وكان الإيرانيون يعيقون تقدم المسافرين إذ حضروا من ناحية (حيت "**Hit**").

هذا وقد امتاز القرن الحادي عشر بالحروب والغزوات التي قام بها الأتراك السلاجقة من جهة والصليبيون من جهة أخرى مما سبب بداية سوء الأحوال بالنسبة للتجارة في سورية. فقد كان الأتراك السلاجقة أول تلك السلسلة من الغزاة المغول أو التتر الذين انجرفوا غرباً إلى سورية من مرتفعات آسيا الوسطى. وذلك بشكل أمواج متتالية من الهجرات القبلية التي بلغت أوجها في هجوم تلك القطعان المغولية المخربة في القرن الثالث عشر. ولم يكن لتلك القبائل الرحل المحاربة أولاً أي تذوق للتجارة ولا أي فهم لفوائدها المحتملة. وهكذا وبعد أن نهبوا بغداد عام ١٢٥٨ أغلقوا جميع قنالات التجارة الداخلية بنفس تلك الروح المفعمة بعدم

المبالاة عندما خربوا شبكات الري في منطقة ما بين النهرين، وجميع مظاهر الحضارة في تلك المناطق. أما الصليبيون من جهة أخرى شأن جميع الفرنجة الذين توجهوا إلى الشرق الأدنى، فقد كانوا على تمام الوعي لفوائد التجارة والصناعة. وقد أظهروا استحسانهم وتذوقهم للسلع التجارية ومظاهر الترف في الحضارة الإسلامية بشكل فوري وشامل. وكانت الإمبراطورية اللاتينية التي أسسوها في فلسطين فضلاً عن الدول الصليبية في الشمال عاملاً على تشجيع وتطوير التجارة السورية والأناضولية بالقدر الذي كان وجود التتار عاملاً على تخريبها، عدا عن تلك الحقيقة وهي أن الفرنجة لم يكونوا ليستنكفوا عن قتال بعضهم بعضاً.

وفي أثناء ذلك لم يستطع المسلمون إلا أن يتحاربوا فيما بينهم أيضاً، فقد حاول الخلفاء الفاطميون في القاهرة عدة مرات الاستيلاء على سورية للحصول على قاعدة مناسبة يهاجمون منها منافسيهم الخلفاء العباسيين في بغداد. أما الأمراء العرب المحليون (فبدلاً من أن يتحدوا لمقاومة الدخلاء بشكل مشترك) ظلوا يتقاتلون ويغيرون ولاءهم من فئة إلى فئة وذلك لإرضاء مطامعهم الشخصية ونزاعاتهم الدموية. ومع ذلك ورغم الغزوات الأجنبية والفوضى الضاربة أطنابها فإن القرن الثاني عشر لم يشهد أي هبوط أو انحطاط في التجارة عبر الصحراء.

وفي منتصف القرن الثالث عشر حصلت نكسة في العلاقات ما بين الجانب الشرقي والجانب الغربي من بادية الشام صحبها انتقال النشاط التجاري إلى الشمال. إذ سرعان ما أصبح التتار بعد نهبهم لبغداد يبدون اهتماماً بالتجارة. أما البعثات التبشيرية المسيحية فقد كانت تأمل أن تجد في هؤلاء التتار الوثنيين ميلاً للتحول إلى المسيحية أكثر من المسلمين، لذلك فقد مهدوا الطريق للتبادلات التجارية بمرور الزمن. وبنفس الوقت فقد استجاب التتار لتقدم العالم المسيحي الغربي إلى المنطقة أملاً في الحصول على حلفاء يفيدونهم ضد مصر، وكذلك لأن عيونهم قد تفتحت على فائدة التجارة. ولهذا واعتباراً من منتصف القرن الثالث عشر إلى منتصف القرن الرابع عشر بدأ التجار الغربيون بالتوجه بشكل مباشر إلى الشرق الأقصى بواسطة الطرق الشمالية بصفتها من أملاك التتار الذين ألفوا أربعة خانات ضمت جميع المناطق الوسطى والشرقية من آسيا والشرق الأوسط ومعظم روسيا. وقد كان التتار ينظرون إلى المسيحيين القادمين من الغرب كحلفاء ضد عدوهم المشترك: المسلمين، وحتى وبعد تحول التتار إلى الدين الإسلامي، وذلك في بداية القرن الرابع عشر الميلادي، لم يظهر هؤلاء أي تحمس لهذا الدين أو تعصب له كالمسلمين. واستمرت علاقاتهم التجارية مع الغرب المسيحي والتي بدأت على أسس راسخة. ولم تؤثر عليها الحروب الدينية أبداً. وكان

الوصول إلى الخانات التتارية سهلاً من خلال بلاد الأناضول. وهكذا تاجر الأوروبيون معهم وخاصة مدينة جنوا من خلال مملكة أرمينيا الصغرى وإمبراطورية طرابزون. وقد أصبح هذا الأمر سهلاً بسبب طبيعة هاتين الدولتين الأناضوليتين. فقد كان ملوك أرمينيا أصدقاء للعالم الغربي المسيحي وتابعين للخانات التتار وكان حكام طرابزون خاضعين للخانات أيضاً، وكان هؤلاء الأمراء اعتنقوا المذهب الشرقي المسيحي لمدة تزيد عن خمسين عاماً. وفي نفس الوقت أصبحت القرم مركزاً هاماً للطرق التجارية على البحر الأسود، فاتصلت بطريق الحرير العظمى في أواسط آسيا. وفي هذه الفترة قام الأخوان بولو وماركو بولو برحلاتهم إلى الشرق ولكنهم لم يعبروا بادية الشام في هذه الرحلات.

وفي نهاية القرن الثالث عشر توقفت أوروبا الغربية مؤقتاً عن المتاجرة عبر الأراضي السورية كلياً. فقد تقلصت سلطة اللاتين والفرنجة في فلسطين كلياً بعد استيلاء المسلمين على عكا عام ١٢٩١. وقد أصدر البابا مرسوماً بابوياً يمنع فيه التبادلات التجارية ما بين العالم الكاثوليكي والمسلمين. وخلال السنين العشرة التي تلت سقوط عكا انتقلت مصانع ومستعمرات أهالي البندقية وجنوى وبيزا وكاتالونيا وبرشلونة من الأراضي السورية إلى قبرص فازدهرت مدينة (فاما غوستا) في قبرص ازدهاراً كبيراً حتى أن هذه المدينة أصبحت مركز توزيع السلع التجارية خلال أوروبا، ولهذا بعد قرن من الزمان ابتداء من نهب بغداد عام ١٢٥٨ والتجارة السورية في ركود وانحطاط بينما استمتع جيرانها: أرمينيا وطرابزون في الشمال وقبرص في الغرب ومصر في الجنوب بفترة من الازدهار النسبي. واستمرت الإسكندرية في الازدهار رغم المرسوم البابوي وذلك لأن قناصل المدن الفرنسية والإيطالية بالإضافة إلى التجار الذين كان هؤلاء القناصل يمثلونهم احتفظوا بعلاقاتهم التجارية مع المسلمين ولم يبالوا بخطر تعذيب أرواحهم المسيحية.

ولقد شهد مطلع القرن الرابع عشر انتعاشاً تدريجياً في التجارة الداخلية في سورية، فقد استعادت سورية ومنطقة ما بين النهرين ازدهارهما بالتدريج، وكان بسبب عن السياسة السلمية التي اتبعها الخانات التتار، وسياسة المماليك وسلاطينهم في مصر، الذين مدوا حدودهم إلى حدود ما بين النهرين والخانيات الإيرانية، وذلك لأن خانيات إيران الذين اعتنقوا الديانة الإسلامية مؤخراً أدركوا فوئد التجارة، لهذا شجعوا التبادلات التجارية مع الشعوب الإسلامية بعد أن أدركوا أنه من الصعب عليهم إخضاع تلك الشعوب. ولهذا فمن الممتع، ولكن ليس من المستغرب، أن نسمع من ذلك الرحالة المسلم الشهير ابن بطوطة أن شمال سورية ووادي الفرات كانوا في حالة من الازدهار في النصف الأول من القرن الرابع

عشر رغم ندرة مجيء التجار الأوروبيين. ففي عام ١٣٤٨ سافر ابن بطوطة من بغداد إلى دمشق وقد مر في طريقه بعنيز وحيت والحديثة وحانا وشهد الرحبة والسخنة وتدمر. وقد وصف المنطقة ما بين حيت وحانا بأنها إحدى أغنى وأخصب المناطق في العالم وقال إن الرحبة أجمل وألطف مدينة في العراق. وينبغي علينا أن نتذكر أن ابن بطوطة قبل أن يقوم بإدراج تلك الملاحظات قد سافر إلى أماكن كثيرة وواسعة. وقد قال إن السخنة من البلاد التي تسكنها غالبية مسيحية، وأما عن دمشق فقد قال إنه ليس هناك مدينة تضارعها في أسواقها وحدائقها وبساتينها في العالم سوى شيراز.

هذا وقد حدث انتعاش محتوم للتجارة الخارجية في سورية حوالي نهاية القرن الرابع عشر الميلادي. وذلك لأنه بعد أن توقف التتار عن حكم سورية وآسيا اضطرت أوروبا الغربية للمتاجرة بطريق غير مباشر مع الشرق من خلال المسلمين. وفي عام ١٣٧٠ م عقدت مصر وقبرص معاهدة سلم دامت أكثر من ثلاثين عاماً وهذا أدى إلى انتعاش التجارة على شواطئ البحر الأبيض المتوسط، وبعد وقت قصير هزم أحد سلاطين المماليك في مصر مملكة أرمينيا الصغرى فأهملت الطرق الشمالية التي كان تيمور والمغول قد خربوا معظم محطاتها الرئيسية أثناء حروب المغول مع الأتراك العثمانيين، ولذلك استأنفت الطرق التجارية ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين نشاطها المعتاد من وجهة نظر الغرب المسيحي، وبدأ استعمال الطرق الرئيسية الصحراوية التي تصل هاتين المنطقتين من جديد. ولقد حقنت التجارة ما بين جانبي الصحراء بحياة جديدة وأوشكت سورية على الوصول واستعادة قوتها وسيطرتها الغابرة. واكتسب الخليج العربي، وعلى مصبه هرمز (التي تحسنت أحوالها أثناء حكم التتار لآسيا) أهمية جديدة، وبدأ التجار السوريون يترددون على نهاية حدود شط العرب، وقد وصلوا حتى هرمز، ويقال إنهم قد وصلوا إلى كلكتا على الشاطئ الغربي للنهر، هذا وقد تقدم التجار الهنود واخترقوا المنطقة في تجارتهم حتى غرب البصرة. واستأنفت بغداد دورها كتاجر وسيط لتوزيع البضائع الصينية والإيرانية في المنطقة السورية الغربية. وبالنسبة لسورية فقد دعم الانتعاش الذي بدأ في بداية القرن الرابع عشر بحافز جديد. فقد كانت كثير من مدنها قد ضربت بوباء الطاعون عام ١٣٤٨، ولكن لم يكن ذلك الطاعون شديداً بشكل كاف لإيقاف تجارتها ونشاطها التجاري. أما تجار البندقية فلم يضيعوا أي وقت أو أية فرصة لإعادة نفوذهم على البر والشواطئ. وعندما عقدت معاهدة السلم ما بين المسلمين والمسيحيين كان تجار البندقية على أتم استعداد لتعزيز مراكزهم. وكانت بيروت قد تطورت وأصبحت المرفأ الرئيسي المنفذ لتجارة القوافل بمساعدة طرابلس

التي لم تكن لتقل عنها في الأهمية. وأصبحت دمشق المدينة الداخلية المسيطرة، بالإضافة إلى حلب التي أصبحت في الدرجة الثانية بعد دمشق. وكانت البندقية قد أرسلت قناصلها وأنشأت مصانعها في المدن الأربعة التي يقطنها قليل من تجار البندقية حتى في حماة. وقد نظمت خدمات القوارب ما بين البندقية وبيروت وكانت مجموعة من القوارب تقوم بتلك الرحلة مرتين أو ثلاث مرات سنوياً. هذا وقد تبع أهالي بيزا والكتالانيون في برشلونة خطوات البندقية، فاستقروا في تلك المراكز التجارية القديمة وبمرور الزمن أقام أهالي جنوى مصانعهم التي تسمى فونداشي في المدن السورية.

بقيت فلسطين فقط بعيدة عن هذا الانتعاش في التجارة الغربية في بادية الشام. وقد ظلت عنزة التي كانت واقعة على الطريق التجارية إلى مصر ويافا والرملة وبيت المقدس جميعها في حالة متوسطة من الازدهار، ولكن المدن الشمالية الساحلية خصوصاً عكا وصور وصيدا أصبحت في حالة من الموت اقتصادياً وتجارياً، إذ لم يتقدم أي تاجر فرنجي بالمبادرة بعمل أي نشاط تجاري في أي من تلك المدن الفلسطينية.

وفي أثناء فترة الازدهار الجديدة الفذة أتى الأتراك العثمانيون، ففي أثناء القرن الخامس عشر أخذ هؤلاء الغزاة يبنون إمبراطورية، إذ بعد فتحهم للقسطنطينية عام ١٤٥٣ اشتغلوا بجد وحماس في تعزيز وإنشاء إمبراطوريتهم، وقد شهد أول القرن السادس عشر انتشارهم جنوباً، ولكن النشاط التجاري ذوى وخف بسبب تحركات جيوشهم وتوقفت المبادلات التجارية المعتادة. هذا وإن ما لدينا من المعلومات عن هذه الفترة ضئيل وقليل ولكننا نعرف بشكل أكيد أن التجارة قد توقفت في المنطقة التي تدعى الآن سورية والعراق بشكل مؤقت، مع أن الطرق التجارية السورية أصبحت مهملة بالنسبة للتجار الغربيين ونشاطاتهم، ومع أن أوروبا الغربية قد وجهت انتباهها بشكل مؤقت إلى أمكنة أخرى، وفي أثناء ذلك وفي نفس الوقت الذي كان فيه الأتراك العثمانيون يحتلون جميع الأراضي التي كانت من بقايا الحضارات القديمة، كانت أوروبا قد تفتحت أنظارها على حاجات جديدة. فقد أصبحت دول الغرب المحبة للتوسع في حاجة للتماس والتواصل المباشر مع الشرق. وفي نهاية القرن الخامس عشر دشن المستكشفون البرتغاليون الطريق البحرية الطويلة إلى الهند حول رأس الرجاء الصالح، وبعدها بدأ الأسبان بالاتجاه غرباً. وبدأ الإنكليز بالبحث عن طريق شمالية غربية إلى كاثاي والهند. ويقال إن فتوحات الأتراك العثمانيين من جهة واكتشاف البرتغاليين الطريق البحرية إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح، هذان الحدثان تعاونا على إحداث ضربة صارمة ومميتة للتجارة الشرقية. والحقيقة

أن الطرق البرية لم تعد تستعمل كهمزة الوصل ما بين الشرق والغرب لمدة تقرب من قرن. وأن التجارة السورية قد تقهقرت وذوت بالنسبة لازدهار المستعمرات البرتغالية في الشرق الأقصى التي زاد ازدهارها. وأن أوروبا الغربية أصبحت شديدة الاهتمام بالطرق البحرية أكثر من البرية. ولكن الواقع أن التجارية الشرقية لم تمت كلياً إذ كان قد أصابها الشلل لمدة من الزمن، ولكن وفي أثناء القرن السادس عشر، وبالتحديد في زمن سليمان القانوني بدأت تستعيد عافيتها من جديد. وذلك لأن البرتغال لم تستطع الاستيلاء على جميع التجارة الهندية ولم تستطع إرغام التجار على اتباع الطرق البحرية التي احتكرتها لسفنها فحسب. وهناك سبب آخر وهو أنه مع وجود سفن البربر في البحر الأبيض المتوسط، إلا أنه لم يستطع أحد أن يؤثر على انكلترا أو فرنسا لتغيير خططها. ونبذ الفرص لتطوير وتحسين تجارتهما في الشرق الأدنى والشرق بصورة عامة. وفوق ذلك وبعد أن توقف السلاطين العثمانيون عن الفتوحات، ولم تعد العمليات تستغرق كل أوقاتهم، عندها أصبحوا مستعدين للتفاوض مع الدول الغربية في العالم المسيحي على شرط أن يكون لهذه المفاوضات نتائج إيجابية بالنسبة إليهم. وهكذا حصلت بعض التبادلات التجارية ما بين أوروبا الغربية والأتراك الذين امتدت إمبراطوريتهم ما بين أوروبا وآسيا. وكانت المدينتان الإيطاليتان المتنافستان البندقية وجنوى هما أول من استفاد من المساومات ما بين الحكام الجدد في القسطنطينية بعد فتح الأتراك لهذه المدينة بقليل من الزمن عام ١٤٥٣، مع أن هذا لم يمنع البندقية من شن بعض الحروب الناجحة دفاعاً عن ممتلكاتها في حوض البحر الأبيض المتوسط من حين لآخر، وبعد حوالي ثمانين عاماً، قام الملك فرانسوا الأول ملك فرنسا باتباع نفس الخطوات. فقد تفاوض مع السلطان سليمان القانوني في معاهدة تعتبر أم المعاهدات في العصر الحديث. فقد خولت هذه المعاهدة فرنسا حرية التجارة خلال جميع أنحاء الإمبراطورية العثمانية التي كانت تمتد في ذلك الزمن من البحر الأسود حتى البحر الأحمر واشتملت على بلاد الأناضول ومنطقة ما بين النهرين وسورية ومصر.

ولقد قامت بريطانيا أيضاً من جراء اتصالات ودية إن لم تكن رسمية تماماً مع الباب العالي التركي. فلقد انتشرت في القرن السادس عشر فكرة إنشاء الشركات التجارية لتحسين التجارة مع الأراضي الشرقية، وكانت هذه الأفكار رائدة وتمثل روح العصر. فلقد كان لهذه الشركات تأثير هام على مستقبل تاريخ بريطانيا الإمبراطوري، ولكن هذه الأمور تخرج عن نطاق بحثنا في هذا الكتاب. فقد نشأت شركة المسكوفي التي حصرت نطاق محاولاتها بالاتصال مع الشرق وروسيا وبحثت عن مخرج شرقي خلال الأراضي

المسكوفية والطرق التجارية الشمالية البرية. ولكن تألفت شركة بلاد المشرق التي ركزت اهتماماتها في البحر الأبيض المتوسط بغية المتاجرة مع الإمبراطورية العثمانية. وقد تألفت شركة منافسة لهذه الشركات تدعى شركة الهند الشرقية التي حاولت الاتصال بالبر الهندي من خلال الأراضي العثمانية. ولكن ونظراً لصعوبات السفر البري وطبيعة المنافسات المعقدة مع الأتراك فضلاً عن خطر الملاحة في البحر الأبيض المتوسط المذكور آنفاً من قبل قراصنة الجزائر وتونس والأسبان، لذلك قررت شركة الهند الشرقية بعد إنشائها عام ١٦٦٠ استعمال الطريق البحرية الطويلة إلى الهند عن طريق رأس الرجاء الصالح ، وهكذا أصبح لشركة المشرق وبشكل نظري مطلق الحرية التجارية في الشرق الأدنى، ولكن عملياً لقيت هذه الشركة كثيراً من المصاعب، أولاً بسبب عداوة التجار البنادقة وما أعدوه من وسائل الغيظ للتجار الإنكليز. فضلاً عن ذلك فإن شركة الهند الشرقية بدأت في وضع العراقيل من نوع آخر في نفس بريطانيا ضد الشركة المنافسة لها هناك.

وفي عام ١٦٠٥ منحت (براءة) شركة المشرق وقد اشترك فيها ١١٩ تاجراً أمنوا رأسمال الشركة، وتألفت لجنة تنفيذية من الحاكم ومعه ١٨ من المساعدين. واتخذت الشركة صفة الشرعية وأعطيت الحق باستعمال ختم رسمي والحق والصلاحية لتعيين قناصل يمثلون تجارها في البلدان الأجنبية. وقد كان هناك في تركيا نظام الامتيازات الأجنبية الذي كان يعطي الحصانة القضائية ضد جميع المحاكم التركية لجميع التجار المسيحيين القاطنين ضمن الإمبراطورية العثمانية. وكان للحاكم ولشركة التجار الذين يتاجرون في بحار المشرق الحق بجباية الرسوم على الصادرات والواردات على جميع التجارة في المشرق، وقد جبيت أول رسوم قنصلية (كما كانت تدعى) في أزمير عام ١٦٠١ بلغ مقدارها ٢٪ على واردات وصادرات التجار الإنكليز القاطنين في تلك المدينة الذين كانوا يدعون الشعب الإنكليزي في أزمير. وقد عين عدد من القناصل في سكيو وباتراس وطرابلس وحلب والإسكندرية والجزائر وأزمير وطبعاً في القسطنطينية. وكان السيد (توماس لو) أول حاكم لشركة المغامرات التجارية التابعة لشركة المشرق بموجب البراءة الصادرة عام ١٦٠٥.

أصبح انتعاش الطرق التجارية القديمة أمراً منطقياً في القرن السادس عشر، وأصبح الطريق الهندي السوري القديم الشهير مرة ثانية جاهزاً لاستعمال التجار الغربيين. فقد عبر أول مسافر مسيحي بادية الشام قبل منتصف هذا القرن وفي عام ١٥٩٨ كتب فان لنسكوتين عن القوافل التجارية العظمى التي كانت تسير من حلب إلى البصرة مرتين في العام أي في شهري نيسان وأيلول. وقبل ذلك الزمن اعتادت القوافل المتاجرة ما بين حلب

وبغداد. وفوق ذلك فإن المسافرين الأوروبيين الذين سوف نتحدث عنهم في الفصل التالي، عبروا الصحراء ما بين سورية والعراق في القرن السادس عشر والذين زاد عددهم ما بين عام ١٥٧١ وعام ١٦٣٨ وكانوا يرافقون القوافل التجارية، وهذا برهان ساطع عن وجود المبادلات التجارية ما بين مختلف المدن السورية ومنطقة ما بين النهرين، فإذا كان هناك من ضرورة لوجود بعض القرائن التي تثبت انتعاش وبعث التجارة الصحراوية في هذه المناطق، عندها ينبغي على القارئ أن يطلع على ما قاله مختلف السياح عن دمشق وحلب والبصرة وبغداد. وقد وصف كلا (ليون هارت رولف) وبيدرو تيكسريا "**Teixeria**" أعاجيب وغرائب الأسواق في هذه المدن التي كانت نصفها مملوءة بالبضائع الأجنبية، وقد لاحظ التجار في شوارع تلك المدن الذين حضروا من جميع أنحاء الأقطار العظمى من كلا الشرق والغرب.

والحقيقة أن السلاطين العثمانيين الأوائل لم يكونوا معارضين لتشجيع العلاقات التجارية مع الغرب رغم وجود النعرة العسكرية المسيحية فيه. ولهذا فإن الانتعاش التجاري لمجرد السماح له بالمبادرة لا ينبغي أن يخمد عن طريق الأحكام التشنجية ولا حتى بنشوب الحروب من وقت لآخر. وبعد عام ١٦٠٠ حصل انحطاط تجاري عام خلال الإمبراطورية العثمانية. وبعد أن فشل السلاطين في توجيه تجارة الحرير الإيرانية نحو القسطنطينية، بذلوا محاولات متكررة لفرض الضرائب بشكل رسوم على التجارة تُجبى من المصانع التابعة لمختلف الأمم وأملاك الإمبراطورية العثمانية، ومما زاد الطين بلة أن بدأت الأنظمة المدنية بالزوال وانتشر الفساد في حكومات الباشوات فضلاً عن القسطنطينية نفسها. وقد شمل هذا الأعمال الفاسدة ونظام الرشاوى على نطاقٍ واسع مما جعل من الصعب على الأجانب المتاجرة في الأراضي العثمانية. ومع ذلك وكما قال أحد زوار حلب فقد ازدهرت الولايات البعيدة عن القسطنطينية وكأنها جذور وفروع شجرة (البانيان) التي تتخذ لها جذوراً في أغصانها التي تبدأ في ممارسة حياة صحيحة لنفسها. وهكذا نجحت المدن العظمى في سورية وما بين النهرين بشكل منفصل واعتمدت على صناعاتها الخاصة وتجارتها الداخلية وتجارتها الواسعة مع أواسط آسيا. فلم تكن دمشق ولا حلب ولا بغداد ولا البصرة من مدن القوافل، طبقاً للمعنى الحرفي لهذه الكلمة، وذلك لأن وجود هذه المدن لم يكن معتمداً على تجارة القوافل، وينطبق هذا أيضاً على المدن الصغرى مثل حمص وحماة، ولكن وحتى مع ذلك فإن صناعتهم الوطنية لا تفي بحاجة التجار الأوروبيين، ولهذا فإن دور هذه المدن كوسيط بين تجار الشرق والغرب هو المسؤول عن نجاح هذه المدن وزيادة ثرواتها وكانوا وسطاء تجاريين بفضل تجارتهم عبر الصحراء.

وما بين عام ١٦٦٣ وعام ١٧٤٥ حصل انحطاط واضح في التجارة في الصحراء وقد تآمرت عدة حوادث لمنع التجار الفرنجة من استخدام الطريق الصحراوي، وبنفس الوقت لم تستطع الإمبراطورية العثمانية إرساء النظام داخلها كما يجب، ولهذا ليس من المستغرب أن يجد السلاطين صعوبة في حفظ النظام في سورية والعراق وأي مكان آخر جنوب بلاد الأناضول. ولم يستطيع السلطان تأمين ولاء وطاعة الباشوات في دمشق أوطرابلس أو حلب أو بغداد أو البصرة، وقد اضطر السلاطين لحصار هذه المدن بين حين وآخر للقضاء على عصيانها. ومما عقد الأمور كون العرب في الصحراء الأعداء التقليديين المتوارثين للأتراك، وقد غزت قبائل شمر من نجد الجزء الشمالي من بادية الشام. وبنفس الوقت فقد كانت العلاقات سيئة ما بين السلاطين وشاه إيران، وتعرضت حدود الطرفين لمشاكل وعداوات بذر بذورها البرتغاليون والهولنديون والإنكليز أثناء نضالهم لتأمين طريقهم إلى الشرق الأقصى. وأخيراً كانت هناك بعض أعمال القرصنة الشديدة في الخليج العربي بحيث أنه مضى حوالي ثمانين عاماً تأثرت فيها الطرق ما بين حلب وبغداد والبصرة التي تجنبها المسافرون الأوروبيون. واستمرت البعثات التبشيرية البرتغالية واستخدام هذه الطريق مدة أطول من الأوروبيين الآخرين (مع وجود استثنائيين مسجلين) ولكن حتى هؤلاء توقفوا عن استخدام هذه الطريق عام ١٦٦٣.

وبعد عام ١٧٤٠ تفاعلت تلك العوامل المعقدة في هذا الوضع بالتدريج وخمدت أخيراً. وأصبحت بادية الشام مكاناً آمناً عدا بعض الهجومات التي قام بها الوهابيون من شبه جزيرة العرب. وخلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر تمتعت الطريق الصحراوية العظمى والطرق الصحراوية الصغرى التي سوف نصفها بالتفصيل فيما بعد بفترة من الازدهار والأهمية، بعد ذلك عمد المسافرون وخصوصاً موظفو شركة الهند الشرقية الذين كانوا يرغبون بالسفر بأسرع وقت ممكن ذهاباً وإياباً ما بين الهند وإنكلترا إلى عبور الطريق ما بين حلب وبغداد والبصرة. وقد كتب الكثير منهم أوصافاً للرحلة والقليل منهم عددوا المتطلبات المادية وألفوا كتيبات لإرشاد السياح ونصائح للأشخاص الذين سوف يتبعون خطواتهم، وأشهر هؤلاء هو باتليمو بلاستيد وجون كارشال والعقيد جيمس جاسبر والنقيب جون تايلور، وكان أربعتهم من شركة الهند الشرقية. وفي هذه الفترة من الازدهار النسبي حصلنا على أوضح صورة مرضية للقوافل السورية وتنظيماتها. وأخيراً من الممتع أن يسمع الإنسان أن تحسين نظام البريد الذي ابتدعه المسلمون، وكانت إحدى نتائج جميع هذه الأنشطة في القرن الثامن عشر إنشاء نظام بريدي بريطاني للهجانة كان يُستخدم لربط

بريطانيا بالهند وقد دام مدة مئة عام حتى عام ١٨٨٦.

كانت الخلفية للمرحلة القادمة للسفر بواسطة القوافل. وعند بداية القرن التاسع عشر ظهر أن هذه الطريق القديمة المباشرة إلى الشرق قد عادت وانبثقت من عصور الظلام إلى نور الشعبية الأوروبية. ويعتقد بعض الناس أن شعبية تلك الطرق لم تكن لتضعف لولا فتح قناة السويس. ومن المؤكد أن فتح هذه الطريق البحرية المستمرة إلى الشرق عام ١٨٦٩ قد خفض قيمة وفائدة الطريق البرية الطويلة التي تعتمد على أساليب كانت متبعة في القرون الوسطى، وكذلك وبعد تفكك أوصال الإمبراطورية العثمانية أصبح السفر خلال المناطق الصحراوية المحاطة بالبدو أمراً محفوظاً بالخطر.

وفي القرن التاسع عشر نشأت عدة مشاريع لمد الخطوط الحديدية ولكنها نبذت ولم تنفذ. وكان هناك مشروع الملاحة على نهر الفرات (والذي كان يحلم بتنفيذه العقيد تشيزني) ويتلخص في ربط البحر الأبيض المتوسط بالخليج العربي، ولكن هذا المشروع لم يرَ النور بعد. وأخيراً خفت شعبية الطريق الهندية السورية بحيث توقف الأوروبيون كلياً بعد عام ١٨٨٦ عن التفكير بهذه الطريق نهائياً. وحتى القوافل التجارية السورية والعثمانية التي قل عددها نظراً لأنها لم تعد تستطيع منافسة الطرق الآلية الحديثة على الطرق المنافسة، وتوقف التجار عن استعمالها. وأصبح الناس يفكرون بأن أقصر الطرق البرية القديمة أصبحت طويلة ومملة.

وأخيراً كان كسوف هذه الطرق كسوفاً كلياً ونهائياً بالنسبة للغرب. وقد دام كسوف الطرق البرية التي اعتمدت على أساليب بالية للواصلات، حتى حدثت ثورة في تلك الطرق نفسها، ولكن عصرنا الحديث قد اتبع أساليب تحرير المناطق الصحراوية سياسياً بعد الحرب العالمية الأولى أي تحريرها من الحكم التركي، هذا العصر يشهد الآن انتعاشاً دائماً للتجارة عبر الصحراء. وكما سوف نوضح في فصل قادم من فصول هذا الكتاب فإن الخطوط الجوية التجارية أصبحت تعبر الصحراء السورية أي بادية الشام، وقد تبعت تلك البادرة التي بدأتها القوى الجوية البريطانية. وظهرت عدة شركات حولت الطرق القديمة للقوافل إلى طرق آلية حديثة لنقل البريد والمسافرين والأمتعة. وقد تم مسح طريق مقترح للسكة الحديدية ما بين شرق الأردن والعراق. هذا وطبقاً لما نتصوره نحن فإن استعمال الطرق الصحراوية التقليدية سوف يستمر وسوف يزيد حجم التجارة عبر الصحراء ونحن نأمل أن لا تعمل الأنظمة السياسية أو عدم وجود تلك الأنظمة على تهديد أمن وسلامة الطرق الصحراوية.

الفصل الثالث

الرحالة والمستكشفون في بادية الشام

١) الرحالة الأوائل

لم تكن الطرق الصحراوية مقصورة كلياً على القوافل التجارية ولم يكن التجار المسافرين الوحيدين على هذه الطريق، والحقيقة أن الحافز التجاري هام وملزم ولكن حركة السير عبر الصحراء كانت تزيد باستمرار عن طريق الأعداد المتزايدة من الموظفين المدنيين والدبلوماسيين وحملة البريد من مختلف الجنسيات، فضلاً عن عدد كبير من سالكي الطرق المتعددي المشارب الذين يتكون الحافز الرئيسي للسفر عندهم من مجرد الفضول وحب الاستطلاع. هذا وإن مكان هؤلاء الناس الأخيرين له أهميته نسبياً في تاريخ السفر في الصحراء. حقاً إنه لولا القوافل التجارية لما كان هناك تجارة ولما كان هناك طرق تجارية ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين. ولكن ومن جهة أخرى لم تقدم لنا صورة واضحة عن عبور الصحراء إلا على يد أولئك الرحالة الفرديون، ونحن نرى بعيونهم القوافل العظمى وتنظيماتها المعقدة، ولهذا سوف نورد ملخصاً لأهم تلك الرحلات وأبرزها أثراً مما سوف يخدم كمقدمة للقصص التي رواها أولئك الرحالة لوصف تجاربهم فضلاً عن وصفهم للطرق الصحراوية.

إن أول الرحالة الذين تركوا مذكرات أو قصصاً عن رحلاتهم ينتمون إلى العصر الإسلامي ما بين القرن التاسع والقرن الخامس عشر وجميعهم مسلمون تقريباً.. وقبل ذلك الزمن، لقد كان الضوء الضعيف الذي اهتدينا به حول أحوال الحياة وأساليب السفر في بادية الشام، هذا الضوء قد انطلق من المدن الواقعة على الحدود من التي تعكس حياة القوافل في تواريخ تجارتهم الأجنبية. فقد كان الرحالة المسيحيون القدامى في الشرق الأوسط يهتمون بصورة خاصة بزيارة القبور المقدسة والمواقع التوراتية. وأما الكتاب الرومان الذين صنفوا الطرق أو ألفوا كتباً لإرشاد السياح فقد اهتموا بحساب المسافات وتقصير الطرق الواقعة ما بين الأماكن أو المدن ذات الأهمية. وكانوا يستنكفون عن ذكر الأوصاف المنفصلة نظراً لحبهم للاختصار. وفي العصر الذي سبق العهد الروماني لم تصل

إلينـا سـوى المفكـرات والمذكـرات الـتي تـصف مـسيرات الجنـود في زمـن قـورش الأكـبر أو الاسـكندر المكدوني مثلاً وكلاهما سارا شمال بادية الشام وليس عبرها.

ولقد كان للمسلمين المثقفين عدة حوافز للسفر في العصور الوسطى. فقد كان العالم الإسلامي واسعاً رحباً ليمتد من الصين حتى جبل طارق بحيث أن سكان العالم الإسلامي كان يدفعهم الفضول وحب الاستطلاع فضلاً عن الغرائز التجارية لكي يتعرفوا على أكبر عدد ممكن من أجزائه. فوق ذلك فقد كان السفر سهلاً في تلك الإمبراطورية المترامية الأطراف لأن ولاياتها كانت في غاية التنظيم، والمواصلات المتبادلة كانت سريعة ومتوفرة، وكان الخلفاء في بغداد وفيما بعد السلاطين في القاهرة مهتمين بشكل شخصي بمثل هذه الأشياء. فقد كانوا محتفظين بالعين الساهرة على مختلف الأقاليم ولهذا فقد أمنوا نظاماً إمبراطورياً للبريد.

ولقد استفاد الرحالة من نظام البريد والطرق المتبعة فيه ولطالما اعتمدوا في رحلاتهم على إرشادات سعاة البريد. وكذلك فقد اعتمد هؤلاء الرحالة على الكتيبات التي كانت متوفرة لإرشادهم وكانت تحتوي على قوائم للطرق الرئيسية والمحطات البريدية والمسافات بين المحطة والأخرى. وقد كتب اثنان من موظفي الدولة هذه القوائم والكتب المرشدة وهما ابن خردوية والعصامي. وبالإضافة إلى ذلك فقد قام بعض الجغرافيين العرب بالرحلات بأنفسهم للحصول على المعطيات اللازمة لأبحاثهم. وكانت مؤلفاتهم الجغرافية تشجع الناس على الاهتمام بالأراضي التي وصفوها. وقد دعا أحدهم المسعودي كتابه الجغرافي باسم مروج الذهب ومناجم الجواهر لكي يثير اهتمام الناس بهذا الموضوع.

وكان هناك حافز آخر فريد من نوعه للسفر في العالم الإسلامي. إذ كان المؤمنون يحجون كل عام إلى الأماكن المقدسة في مكة والمدينة لزيارة الكعبة في مكة وقبر النبي محمد صلى الله عليه وسلم في المدينة.وقد اعتبر جميع المسلمين هذا الحج من أركان الإسلام ومن الواجبات المقدسة التي ينبغي القيام بها ولو في العمر مرة واحدة. وقد كانت قوافل الحجاج (وعددها أربعة سنوياً) تنقل الحجاج من جميع بقاع آسيا والشرق الأوسط وإفريقية ومنطقة البحر الأبيض المتوسط. وقد شجعت هذه الرحلات التي كانت ذات هدف لتوحيد الشعور بالأخوة لدى المسلمين. وقدمت حافزاً للسفر. وقد كان الحجاج يشجعون بعضهم بعضاً على القيام بهذه الرحلات مما سهل الأمر على الناس جميعاً.

ومن بين الألوف من المسلمين الذين وفدوا إلى بادية الشام في العصور الوسطى هناك سبعة من الكتاب ذوي الشهرة المرموقة. وكان من أشهرهم وأمتعهم محمد بن أحمد

المقدسي وهو أحد الرحالة والجغرافيين. وقد ولد في بيت المقدس في القرن العاشر الميلادي. وعندما كان شاباً قام بأداء فريضة الحج إلى مكة. وبعد ذلك أمضى عشرين عاماً في السفر خلال طول البلاد وعرضها في العالم الإسلامي. وكان يقوم برحلاته ماشياً على قدميه لكي يقيس المسافات وليجمع المواد لتدوينها في مؤلفاته الجغرافية. وقد زار جميع الأقاليم الإسلامية مؤسساً على المعلومات التي استقاها في مختلف الأماكن من التفاصيل حول المنتوجات والحالة التجارية وعجائب العملة المستعملة والأوزان والمقاييس والمناخ وخصائص السكان. وللحصول على هذه المعلومات فقد اختلط المقدسي مع جميع طبقات الشعب وكان يُعرف عنه أنه كان يتجول في الأسواق ويقوم بوظيفة المؤذن ويجلد الكتب ويصنع الورق. وكان مُطلعاً على الشريعة الإسلامية وقد وصل به الأمر أن مارس مهنة الطب (الحكيم) وكانت وضعيته العائلية وثقافته الممتازة تؤهله للاختلاط بالأمراء المسلمين وكبار الموظفين. وفي عام ٩٨٥م أتم المقدسي كتابه الجغرافي وهو في بغداد ويعتبر كتابه من أدق الكتب التي وضعت العالم الإسلامي في العصور الوسطى، والمقاطع التي كتبها عن فلسطين وسورية والعراق تعتبر ذات قيمة وفائدة عظيمة.

أما ابن جبير فكان من الرحالة العرب في الأندلس وقد زار سورية وفلسطين والحجاز في النصف الثاني من القرن الثاني عشر وكان هناك أربعة جغرافيين شهيرين قد تعرفوا على الشرق الأدنى والأوسط شخصياً وهم ابن حوقل في القرن العاشر وياقوت والإدريسي وأبو الفداء في القرن الثاني عشر والثالث عشر وقد تخصص هؤلاء جميعاً في وصف هذه البلدان، وقد ولد أحدهم وهو أبو الفداء في دمشق.

وأخيراً نذكر الشيخ أبو عد الله من طنجة والمعروف بابن بطوطة وكان هذا أعظم الرحالة المسلمين، ففي خلال النصف الأول من القرن الرابع عشر زار كل إقليم من الأقاليم الإسلامية فضلاً عن أقاليم الكفار. وقام بالحج إلى مكة ست مرات، وتقدر مسافات رحلاته بـ٧٥٠٠٠ ميل. وبالنسبة إلى بادية الشام فإن ابن بطوطة قد وصل إلى تدمر وقطع بادية الشام من الشرق إلى الغرب وتعرف على الحدود الصحراوية واستخدم الطرق الغربية والشرقية في الوصول إلى الأماكن المقدسة الإسلامية.

ولقد قيل إن المسلمين كانوا الرحالة الوحيدين تقريباً الذين سافروا ما بين سورية وما بين النهرين خلال العصر الإسلامي وكان هذا أمراً محتوماً، لأن العداوة التي نشأت ما بين المسلمين والمسيحيين أثناء الحروب الصليبية منعت أي رحالة غربي من الوصول إلى هذه

الأجزاء من العالم الإسلامي، فلم يجرؤ المسيحيون على اختراق المنطقة إلا بعد تأسيس الإمبراطورية العثمانية، ومع ذلك فهناك عنصر آخر يجب النظر إليه بعين الاعتبار بالنسبة للمجتمع في العصور الوسطى، فاليهود كانوا أحراراً ليقوموا بالسفر خلال مناطق الشرق الأدنى وكانوا يعرفون الطرق في هذه المناطق ويعتبر الرباني بنيامين الطليطلي أشهرهم، لأنه قام بدراسة المجتمعات اليهودية والمدن الإسلامية. وقد قام برحلات مكثفة في أواخر القرن الثاني عشر إلى سورية وما بين النهرين.

وفي أثناء القرن الخامس عشر والسادس عشر كان اليهود من أكثر الناس سفراً. وقد اشتهروا بتعدد اللغات فكانوا يتكلمون اللغة الفارسية واليونانية والعربية والإفرنجية والإسبانية والروسية. إلا أن الرحالة المسيحيين لم يرتاحوا لصحبة اليهود أثناء رحلاتهم. فقد شكا راولف "**Rauwlff**" (في القرن السادس عشر) بأن اليهود يثيرون المشاكل. وكلما اشترك اليهود في إحدى رحلات القوافل كانوا يصرون على الوقوف والراحة أثناء يوم السبت، فإذا لم يستطيعوا رشوة قائد القافلة للتوقف، كانوا يرشون أحد المرشدين لكي يسمح لهم بالركوب أمام القافلة في اليوم السابق لرحلتها، وأن يرتاحوا أولاً ثم يلحقوا بالقافلة بعد يوم السبت. وحتى القرن السادس عشر اعتاد التجار اليهود استخدام طرق الأناضول التي كانوا يفضلونها على الطرق الصحراوية وكانوا يستخدمون الطريق الشمالية من إنطاكية إلى بيريجيك "**Birejik**" ومن ثم عبر شمال ما بين النهرين.

وعندما انتعشت الطرق الكبرى والصغرى في الصحراء في القرن السادس عشر بدأ الأوروبيون من مختلف الجنسيات باستخدامها وخصوصاً البرتغاليون الذين وجدوا فائدة عظمى لهذه الطرق في الوصول إلى ممتلكاتهم في الهند والخليج العربي، والحقيقة أنهم كانوا يمتلكون الامتياز باستخدام الطريق البحرية إلى الشرق، ونتيجة لذلك فقد رغبوا بحصر جميع الأعمال التجارية إلى الشرق بسفنهم الخاصة، وكان من الضروري لهم اتباع سياسة إعاقة استعمال الطرق البرية للأغراض التجارية. ولكن رغم هذه الحقيقة فقد وجدوا أنفسهم ملزمين باستخدام الطرق البرية السريعة، وهكذا نجد أن الموظفين البرتغاليين والتجار وحاملي الرسائل قد اضطروا لاستخدام الطريق الهندية السورية البرية كلما دعتهم الحاجة لسرعة الاتصال والمواصلات. فقد عبر أنطونيو تنديرو، وهو أحد اليهود البرتغاليين بادية الشام من حلب إلى البصرة عام ١٢٥٣، وكان هو أول أوروبي يقوم بمثل هذا العمل، كما كان أول من قام برحلة العودة. ومن المحتمل أن كوفيلو الذي رحل من هرمز إلى القاهرة عام ١٤٨٧ قد استخدم طريق البصرة ـ حلب. وفي عام ١٥٢٨ عاد

تنديرو وقطع بادية الشام وهو يحمل رسائل مستعجلة من حاكم هرمز إلى ملك البرتغال.

وكان أهالي البندقية الجماعة التالية التي استخدمت الطرق الصحراوية، فقد كان لهم بعض المصانع التجارية في كل من حلب وبغداد. ولكن قيصر فردريك الذي سافر شرقاً بطريق النهر عام ١٥٦٣ ورجع بطريق البر بعد ١٦ عاماً، هذا الرجل كان الرحالة الوحيد الذي ترك وصفاً لرحلاته بشكل مختصر. وفي عام ١٥٧٩ سافر قيصر فردريك من البصرة إلى بغداد في قارب وقضى خمسين يوماً في هذه الرحلة. ومن بغداد سافر إلى حلب برفقة أربعة من رجال البندقية وشخص برتغالي وكانت قافلته مجهزة بالطعام الكافي والفول لإطعام الخيول تكفيهم أربعين يوماً. واشتملت القافلة على ٣٢ جملاً، هذا وقد أخذ الأوروبيون ستة وعشرين خاروفاً حياً معهم، وأكلوا ١٣ خاروفاً منها ولا يذكر فريدريك أية طريق معينة ولكن يصف الرحلة كالآتي: (لقد قام بالترجمة بيرتشاس. انظر طبيعة ماك ليوس المجلد الخامس ص ٤٤٦).

" لقد استغرق معنا السفر من بابل إلى حلب أربعين يوماً قضينا منها ٣٦ يوماً في الأرض القفراء، لم نرَ خلال ثلاثين يوم أي بيت وأية شجرة أو أي أناس بل فقط السهل، ولم نرَ أي إشارة للحياة إلى أن مررنا بنهر الفرات وبعد أن اقتربنا مسيرة يومين من حلب رأينا بعض القرى المسكونة".

هذا وقد استعمل أهالي البندقية الطريق القصيرة المباشرة، وعندما كان يلحقهم المسافرون الآخرون كانوا يقولون إنهم قد سافروا مع القوافل التجارية بشكل مجموعات مؤلفة من خمسة أشخاص إلى عشرة.

وبعد حوالي ثلاثين عاماً وحتى عام ١٦٠٣ استعملت طريق النهر وقد ابتدأت الرحلة النهرية من بيريجيك على الفرات ومعظم الرحالة نزلوا في الفيلوجة ما لم يرغبوا بالتقدم مباشرة إلى البصرة.

وقد استعمل هذه الطريق النهرية الدكتور ليون هارت روولف عام ١٥٧٣ وغاسبارو بالبي عام ١٥٧٩ والسيد انتوني شيرلي عام ١٥٩٩ وهكذا فعل رواد شركة الهند الشرقية البريطانية.

وفي عام ١٥٨٠ قام جون نيوبري بأداء رحلة رائدة كانت المقدمة لرحلات قام بها التجار الإنكليز في المستقبل. وبعد ذلك ساعد شخصياً في بيان الطريق للرحالة رالف فيتتش وجون ايلدرد "**Eldred**". وقد استولى الرعب والذعر على التجار البرتغاليين عندما وصل هؤلاء التجار الإنكليز إلى البصرة بعد إنهاء الرحلة النهرية ومضى بعضهم في طريقه

إلى الهند وبدؤوا في مفاوضات هنا لتأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية، وهؤلاء هم الرجال الذين سافروا إلى الشرق وهم يحملون رسائل من الملكة اليزابيت إلى ملك المغول الأعظم في الهند وإلى إمبراطور الصين.

وبعد بداية القرن السابع عشر أصبح التجار يفضلون الطرق البرية ما بين سورية وما بين النهرين فقد كانت هذه الطرق، مع أنها متعبة، أسرع وأكثر أماناً من النهر. وفي عام ١٦٠٥ سافر بيدرو تكسيريا براً من البصرة إلى حلب وترك لنا وصفاً ممتعاً يعتبر أول وصف من نوعه للرحلات الصحراوية، وبعد سنة سافر جاسبار دي بيرناندينو من مشهد علي إلى حلب. ومن ثم زاد عدد الرحالة الأوروبيين بسرعة. وفي القرن السابع عشر كان معظمهم من البرتغاليين والإسبان والبنادقة والفرنسيين، وهناك ثلاثة أسماء بارزة منهم وهم تكسيريا المذكور أعلاه (وبيترو فيلا زالي) وجين بابتست تافرند.

وكان بيدرو تكسيريا من اليهود البرتغاليين ولكنه تحول إلى الديانة المسيحية أثناء إحدى رحلاته فقد وجد أن من مصلحته اعتناق المسيحية. وكان طبيباً مختصاً بأبحاث الجراثيم. وأخيراً فقد كان مؤرخاً كتب مذكراته بنفسه وملاحظاته الخاصة، وقد سافر هذا الرجل المتعدد المواهب في طول الشرق وعرضه وعاش مدة طويلة في الهند وغامر بالسفر إلى جزر الفلبين. ولكن الرحلة التي تهمنا هنا هي الرحلة التي قام بها من البصرة إلى حلب في كانون الأول وكانون الثاني عام ١٦٠٤ و ١٦٠٥. فقد سافر عن طريق بغداد مع قافلة صغيرة مؤلفة من ١٥٠ جملاً و٤٥ حماراً و١٢ حصاناً وحرس مؤلف من ٦٠ رجلاً مسلحاً وقد توقف في بغداد ردحاً من الزمن لكي يتأكد أن حلب والصحراء المتوسطة في حالة جيدة من الأمان والسلامة. وعندما بدأ رحلته أخيراً إلى حلب سافر مع قافلة صغيرة واستخدم طريقاً غير مألوفة لأن قائد قافلته (الباش) قال له إن الطريق الأقصر أقل تعرضاً للخطر من الطرق الطويلة. وقد تأخرت قافلته في (حانا) حيث عبروا الفرات لمدة ثلاثة أسابيع، وذلك لأن تجار العنالي قد حرضوا رجال الأمير ضدهم، وهكذا فقد بقوا في المدينة أكبر وقت ممكن، وكان تأخيره مصيبة له لأن المؤن في القافلة نفذت حتى لم يبق منها شيء تقريباً. وقد أصيب كل فرد من أفراد القافلة بالمرض من البرد، فضلاً من أن أهالي المدينة أزعجوه بما طلبوه من الأموال وما نشروا من المخاوف والرعب حوله، كما أن الباعة المتجولين والمتسولين أضافوا إلى تعذيبهم تعذيباً آخر، وأخيراً استغرقت القافلة حوالي شهرين حتى وصلت من بغداد إلى حلب.

ويعتبر وصف تيكسيرا لهذه الرحلة وصفاً ممتعاً خصوصاً وأنها تعتبر أول تسجيل مفصل لعبور الصحراء، فقد كان هذا الرجل شديد الملاحظة كثير المعلومات وغزيرها، وكان حريصاً على الدقة وسرد معلوماته، ولم يترك أي مظهر من مظاهر رحلته دون وصف وتعليق، ولم يسمح للخوف أو الانزعاج بالتدخل في شؤون وعيه وتسجيله يومياً لكل ما يحدث معه.

أما بيترو ديلافالي من إيطاليا فقد قام بالرحلات لمجرد حبه لحياة المغامرة، وعند وصوله إلى مصر كان أول رحالة دخل الأهرام الثانية، وأرسل وهو في مصر اثنين من المومياء إلى أوروبا، وكما فعل بيدرو تيكسيرا فقد سافر أيضاً إلى إيران والهند. وعبر الصحراء مرتين من حلب إلى بغداد عام ١٦١٦ وعاد من البصرة بواسطة الطريق الصحراوية الكبرى بعد حوالي عشر سنوات. وفي رحلته الأخيرة توفيت زوجته التي كانت معه وهي أرمنية الأصل وتدعى (مانا جيسريدا) فأودع جثتها في قبر في الصحراء. وكانت تصاحبه جماعة قليلة العدد وقضى ٣٨ يوماً في الطريق. ولم يقم ديلافالي بزيارة بغداد في طريقه إلى حلب كما فعل تكسيرا بل بقي بمحاذاة (حانا) في محاولة فاشلة لتجنب دفع المكوس والضرائب. ولكن في الأمكنة التي التقت فيها رحلتاهما عبر الصحراء الصغرى والطيبة تتفق رواياتهما تماماً في وصف المناطق وفي إيراد الملاحظات التي دوناها بخصوص العلامات الأرضية الغارقة في الصحراء وشعوب المنطقة.

أما جان بابتايست تافيرنير المعروف باسم تافيرنير بيرنير فقد كان باريسياً من أصل هولندي، وقد سافر بصفة تاجر مجوهرات، وقام بست رحلات في الإمبراطورية العثمانية، فسافر إلى إيران والهند ووصل مرة إلى جزيرة جاوا. وعبر بادية الشام مرتين: مرة من بغداد إلى حلب عام ١٦٣٢ وبعد ست سنوات سافر من حلب بواسطة الطريق الصحراوية العظمى إلى البصرة. ولكن وصفه لهذه الرحلات لم يكن ممتعاً عدا بعض الحوادث المتفرقة وبعض النوادر عن العرب. وقد انتبه للتفاصيل الجغرافية بشكل قليل، وقلما انتبه للتفاصيل الأثرية. وفي رحلته الثانية استغرقت قافلته المؤلفة من ٦٠٠ جمل حوالي ٦٥ يوماً للوصول إلى البصرة، وفي كل هذه المناطق لم يجد مكاناً لائقاً بالوصف سوى قصر الأخيضر.

وبعد بضع سنين من رحلة تافيرنير الثانية عبر بادية الشام سافر الراهب سبسطيان مانريكو من بغداد إلى دمشق مع قافلة تتألف من ٣٠٠ جمل. ولكنه قاسى الكثير من الآلام والمصاعب، التي سوف نتطرق إلى ذكرها في فصل قادم، بحيث أصبح القارئ ملماً بتلك

الحقيقة وهي أن الرحلات الصحراوية لم تعد مرغوبة لدى الأوروبيين. والحقيقة أن الوصف الذي أورده حول رحلته لا يشجع الآخرين على السفر والرحلات. وفي سنة عبوره وهي عام ١٦٤٣ كانت بداية لفترة مقدارها مئة عام من الفوضى السياسية والانحطاط الاقتصادي في الإمبراطورية العثمانية، وفي هذا الجزء من الإمبراطورية بالذات. فقد كانت هذه الفترة تمتاز بوجود الغزوات في بادية الشام والصخب فيها، والفوضى في الولايات التي يحكمها الباشوات والتي كانت تتاخم الصحراء، وكذلك المنافسات الدولية في منطقة الخليج العربي ما بين البرتغاليين والإنكليز والهولنديين، ولكن رغم هذه الأحوال غير المواتية استمرت الطرق الصحراوية مستعملة لمدة عشرين سنة أخرى من قبل العلماء البرتغاليين السياسيين الذين كانوا ينتقلون ما بين (جوا) في الهند ولشبونة ولم يكن لهم الخيار بل كانوا يسافرون في الوقت الذي يوفرون به السفر. وكان آخر هؤلاء الأب اليسوعي مانويل جودهيو الذي أرسل إلى البرتغال في مهمة سرية، وقد سافر إلى آخر ما تسمح به تلك البلاد الملأى بالفوضى مع القوافل الصغيرة من البصرة إلى بغداد ومن ثم عن طريق (حانا) ومشهد الرحبة والطيبة إلى حلب وقد رافقه أحد مواطنيه. وإذا صدقنا ما قاله (موريه) فقد كانت الرحلة عبارة عن كابوس مرعب لكلا الرجلين سيئي الحظ. وقد علق جودهيو على الرحلة بقوله: لقد كان السكان متأكدين أنه لم يصل أي رحالة إلى تلك البلاد إما عن طريق البر أو النهر إلا ونهب أو قتل، وأنه لم يجرؤ أي من سكان بلدة (حانا) على الخروج من أبوابها.

لم يعرف سوى رحالتين فقط من الذين عبروا الصحراء قبل نهاية القرن السابع عشر وهما جون كامبل وهو اسكتلندي عبرها في طريقه من الهند إلى إيران عام ١٦٦٩، وقد سافر من بغداد إلى حلب عن طريق مدينة (حانا) والطيبة، ويظهر أنه لم يكتب أي وصف لتلك الرحلة ولكن يقول ريتشارد بيل (الذي كان في حلب عند وصول كامبل إلى هناك) أن هذا المغامر قام بهذه الرحلة بمرافقة كاهن فرنسي ومرشد واحد فقط، وأنه قد حمل معه كمية من الجواهر بينها الماسة عليها الخاتم الملكي البريطاني. وبأعجوبة وصل كامبل إلى سورية ومعه جميع جواهره ولم يمسه البدو بأي أذى.

وأما الرحالة الثاني فكان رجلاً فرنسياً يدعى (كاري) الذي كان عائداً إلى فرنسا بعد أداء مهمة في المشرق. وقد كان الوزير الفرنسي كولبيرت (الذي كان يبغي توسيع فرنسا تجارياً) قد أرسله كمندوب عنه إلى مدغشقر ليكشف إمكانية تلك الجزيرة تجارياً وسياسياً. وقد عاد المونسنيور كاري عن طريق الهند بواسطة الطريق البرية، لأنه كان يرغب برؤية أكبر عدد من بلدان المشرق يستطيع رؤيته، ومن الصعب أن نحدد الوقت

الذي عبر فيه الصحراء نظراً لأن وصف رحلته لم ينشر حتى عام ١٦٩٩، إذ يظهر أنه لم يكن لديه رغبة في ذكر التواريخ (شأن كثير من الرحالة الأوروبيين في القرن السادس عشر والسابع عشر) ويظهر أنه قام بهذا الجزء من رحلته ما بين عامي ١٦٧١ وعام ١٦٧٣ وأنه استخدم الطريق الصحراوية الصغرى من بغداد إلى حلب عن طريق (حانا) ومشهد الرحبة وهو قصر مبني على الفرات قرب الرحبة يسمى(العشيرة) وهو على مرأى من الطيبة. ولا يشكو كاري من أخطار الطريق بالقدر الذي يشكو فيه من الحرارة اللاهبة فقد كان يقوم برحلته في الصحراء في شهر حزيران. ولكنه قد أصابه الذعر هو ومرشده من هجوم بعض البدو ولذلك فقد أحجم عن الدخول إلى الطيبة خوفاً من عصابات السلب والنهب التي كانت تسيطر على تلك الأمكنة. وفوق ذلك فقد تجرأ على السفر على طول ضفاف الفرات لأنه علم أن جميع اللصوص من العرب سكان النهر(حوالي عشرة آلاف) قد غادروا بشكل جماعة لنهب قوافل الحجاج. ويبدو أن (كاري) كان قد عبر الصحراء أكثر من مرة، وذلك لأنه عند وصفه لعظمة مدينة الطيبة وجمال واحتها المملوءة بالأشجار ذكر أنه قد رأى تلك المدينة ثلاث مرات مختلفة. ومن الممتع أن نلاحظ أن هذا الرحالة (كغيره من الأوروبيين الذين رحلوا في أثناء القرن السابع عشر) قد حمل معه رسائل توصية (حصل عليها بمساعدة الآباء الكابوشيين) من أحد تجار بغداد. ولم يحمل هذا الرجل أي مبالغ كثيرة من المال عدا ما يلزمه شخصياً.

وفي عام ١٦٦٥ قام اثنان من الرحالة بسفرة حول الصحراء وليس عبرها، وأحدهما هو دي ثيفينوت الذي سافر إلى سورية ومعه جوازا سفر أحدهما عربي والثاني تركي، وسافر من الغرب إلى الشرق ابتداءً من دمشق إلى حلب، ومن ثم بواسطة الطريق الشمالية عن طريق بيريجيك أورفة، نصيبين والموصل، ومن الموصل استمر في مسيرته إلى بغداد عن طريق نهر دجلة بواسطة قارب نهري صغير يدعى كيليك. أما كارستن تيور فقد عكس تلك الرحالة إذ بعد أن سار بمحاذاة شبه الجزيرة العربية، سار شمالاً خلال ما بين النهرين واتبع طريقاً متوغلة إلى الشمال عبر الموصل وماردين وديار بكر وأورفة وبيريجيك <<**Birejik**>> إلى حلب، وقد كان نيبور يرغب في جمع أكبر عدد من المعلومات، لذلك فقد استجوب أحد تجار البصرة وأحد رجال البدو (الذي كان قد قام بتلك الرحلة الصحراوية عدة مرات) حول الطرق الصحراوية، ومع أنه سجل بعناية خط الرحلة الصحراوية إلا أنه لم يستفد شخصياً من المعلومات.

ظل الجزء المظلم بالنسبة للرحلات مجهولاً لم يتطرق أحد لإلقاء الضوء عليه وهو ما بين عامي ١٦٧٣ و ١٧٤٥، مع أنه من المحتمل أن يكون أحد الفرنسيين الآخرين قد عبر الصحراء الصغرى بعد ثلاثة عشر أو أربعة عشر عاماً من عبور المونسيور كاري لها. واسم هذا الرحالة هو سوريس دوفال الذي سافر إلى إيران عن طريق بغداد في السنوات الأخيرة من القرن السابع عشر، ولم يحدث أن سافر أي رحالة أو مبشر ديني فوق بادية الشام خلال تلك المدة. وحتى كراميلاتيس الذي أقام في البصرة من عام ١٦٢٣ حتى ١٧٣٣ فإنه لم يترك لنا أي خبر عن قيام أي رحالة بالسفر في ذلك الوقت.

٢) نبذة عن أربع مراكز هامة في سورية وما بين النهرين

دِمَشْق وَ حَلَبْ وَ بَغْدَاد وَ الْبَصْرَة

وقبل الاستفسار عن أحوال الرحالة في القرن الثامن عشر يستحسن أن نذكر كلمة أو كلمتين عن المدن التي أمها أولئك الرحالة، ومن هذه المدن كانت المراكز التجارية الكبرى هي دمشق وحلب من الجانب السوري وبغداد والبصرة من الجانب العراقي. وفي أثناء تلك الفترة، وهي فترة النشاط التجاري الأوروبي في الإمبراطورية العثمانية، كانت أهم تلك المدن هي حلب والبصرة.

ولنبدأ بدمشق وهي أقدم هذه المدن وأكثرها احتراماً لدى الرحالة، كانت مدينة مزدهرة أيام الفينيقيين وقبلهم. وقد كانت عظمة دمشق كمركز من مراكز القوافل معروفة لدى الغرب في بداية العصر المسيحي عندما أصبحت الوسيط الرئيسي في التجارة ما بين تدمر والساحل. وفي أثناء فترة الخلافة الأموية أي من عام ٦٦٠_٧٥٠ م لم تكن دمشق عاصمة العالم الإسلامي فحسب بل كانت أول وأهم مدينة إسلامية أيضاً. ولقد دامت عظمة دمشق أثناء الحكم الأموي ولكن ظهر لها منافسون أثناء الحكم العباسي تجارياً وكذلك خسرت شيئاً من هيبتها ونفوذها. وذلك رغم ادعاءات ابن حوقل الذي يذكر، وهو في القرن العاشر، أن دمشق هي اليد اليمنى للمدن السورية. ويتفق مع معاصره المقدسي في المباهج والجمال الذي تتصف به هذه الواحة المترامية الأطراف. ويقوم الإدريسي في القرن الثاني عشر بمدح دمشق وذكر عجائبها والجامع الأموي الكبير الذي كان عبارة عن كنيسة بيزنطية سابقة وعن عظمة ذلك المسجد الذي ليس له مثيل، وحماماتها الحارة الرائعة والقنوات الثمانية والنوافير الكثيرة والأنهار والحدائق وبساتين الفواكه، ويتفق

الكتاب المسلمون بكلمة واحدة وهي التغني بجمال المدينة وروعة أبنيتها ، ويقول ابن بطوطة : "إن دمشق تفوق معظم المدن الأخرى في جمالها ولا يستطيع أي وصف أن يحيط بمفاتنها". وليس هناك أفضل من وصف ابن جبير لهذه المدينة عندما قام بوصفها. أما في هذه الأيام فالسائح يهتم بالواحة ككل التي تظهر من خلال الصحراء أكثر من اهتمامه بالمدينة نفسها مع أن شوارعها المكتظة لا تخلو من متعة ولكن هذه قضية أخرى.

ولقد تعرضت دمشق ابتداءً من القرن الحادي عشر إلى القرن الرابع عشر إلى سلسلة من الغزوات على أيدي السلاجقة والصليبين والمغول ولكن وفي أوائل القرن السادس عشر عادت دمشق فاستعادت شيئاً من أهميتها التجارية التي كانت قد فقدتها تدريجياً. إذ عندما حكم الأتراك العالم الإسلامي الذي حولهم إلى معتقداته ، أصبحت دمشق مكان التقاء الحجاج الأتراك والحجاج السوريين. وفي كل عام ابتداءً من منتصف القرن السابع كان موكب الحج ينطلق من دمشق لأداء فريضة الحج في مكة. ولذلك فقد بنى السلطان سليمان القانوني في دمشق مسجداً وتكية لاستقبال الضيوف ولا يزال هذا المسجد حتى الوقت الحاضر أحد المساجد الساحرة المرموقة. وكان الحجاج الآتون من الأناضول يرتاحون بعد تلك الرحلة المتعبة ويستعدون للقيام بالرحلة الأخرى مع الحج السوري. وفي الفترة الواقعة قبل تجمع الحجاج وبعد رجوعهم كان التجار الأتراك والسوريون يتبادلون العمليات التجارية لمصلحتهم المتبادلة.

ولقد بقيت دمشق مركز مواكب الحج السورية ولكنها عادت للانحطاط من وجهةٍ تجارية. وقد لوحظ هذا الانحطاط أثناء القرن السابع عشر والقرن الثامن عشر بشكل متزايد إذ أن الطرق التجارية أصبحت متجهة بشكل أكثر وأكثر إلى حلب. وفي القرن التاسع عشر كتبت إحدى المجلات مقالاً عن الشرق عام ١٨٤٩ وهي تعلق على انحطاط ازدهار دمشق الذي أصبح من مخلفات الماضي. وبعد عشرين عاماً من ذلك التاريخ افتتحت قناة السويس فأصيبت دمشق بالضربة القاضية. ولكن في السنوات التي تلت عام ١٩١٨ انتعشت دمشق من جديد لأنها أصبحت إحدى النهايات الهامة لإحدى الطرق الصحراوية.

أما حلب فهي مدينة قديمة كدمشق مع أنها تطورت ببطء ولم تتحسن حالتها حتى أواخر القرن السادس عشر عندما أصبحت "السوق الأعظم في جميع أرجاء الشرق" كما وصفها رالف فيتش "**Ralph Fitch**" وكان الحثيون يطلقون عليها اسم (حلبا) أما الآشوريون فأطلقوا عليها اسم (حالمان) وأما السلوقيون فأطلقوا عليها اسم (بيروا) وبعد ذلك

أطلق المسلمون عليها اسم حلب وهذا هو الاسم الذي تعرف به في هذه الأيام. وقد اتخذت كلمة حلب شكلاً إيطالياً في الفترة الأوروبية فقد دعاهم رالف باسم حاليبو وذلك في عام ١٥٧٣ عندما وصفها بأنها مكان التقاء جميع الجنسيات والأمم من الإغريق إلى الأرمن إلى العرب إلى الجورجيين إلى الإيرانيين، إلى الهنود، هذه الشعوب التي تأتي وتذهب كل يوم مع قوافلها.

ولقد عرفت حلب لأول مرة (في الألف الثاني ق. م) لكونها أقصر المراكز السامية التي تقابل الحثيين، وقد ذكرت حلب كما ذكرت دمشق في النصوص البابلية والآشورية والمصرية. ولكنها وبعكس دمشق كانت لا تزال مدينة صغيرة في أيام الإمبراطور جوليان. إذ تعود أهميتها إلى زمن الفتوحات العربية في القرن السابع عندما أصبحت دمشق مركز تجارة القوافل ما بين شمال ما بين النهرين وإيران، وقد ظل هذا الازدهار قائماً رغم حدوث ما عكر صفوها من الغزوات والخصومات التي تعرضت لها تلك المدينة فيما بعد ومن وقت لآخر.

وفي القرن السابع عشر اعتبرت حلب المدينة الثالثة في الإمبراطورية العثمانية أي بعد القسطنطينية والقاهرة ومن جهة دبلوماسية كانت حلب أعظم من القاهرة لأن مركزها الجغرافي جعلها المكان الذي توزع فيه المراسلات في الشرق الأدنى والأوسط. وقد كان السياح يعجبون من تعدد اللغات والعناصر البشرية التي يقابلونها هناك ومن تنوع السلع في أسواقها. وقد وصفوا الحمامات العامة والأسواق الحجرية المسقوفة في جوار قلعة حلب الإسلامية المهيبة، والخانات الكبرى التي كان يأوي إليها التجار، والأبواب العشرة للمدينة. لقد أعجب الأوروبيون بشوارعها المبلطة وبيوتها المبنية من الحجر التي قيل إنها أجمل بيوت موجودة في أي مدينة تركية. وقد بني الخان بحيث يصلح الطابق الأرضي منه لإيواء الحيوانات والطابق العلوي لإيواء الإنسان. وكانت تلك الخانات تتسع للقناصل من الفرنجة ولرجال الدين المسيحيين وجميع التجار الذين كانوا يعيشون في بيوت رحبة بترف. وكانت حلب تحتوي على حياة ثقافية واجتماعية تتناسب مع مدينة ذات أهمية دبلوماسية كحلب. وكانت اللغة الفرنسية والإنكليزية وخصوصاً الإيطالية تستعمل في الأعمال الرسمية، وكان كثيرون من الأوروبيين يتكلمون اللغة التركية والعربية واليونانية فضلاً عن لغاتهم الخاصة.

وكانت الجالية الأوروبية كبيرة، وكانت لكل أمة منها قنصلها الخاص ومترجمها الخاص. ويبلغ عدد أفراد تلك الجالية حوالي ٢٠٠ شخص وربع هذه الجالية من الإنكليز.

وهـذه الجاليـات التجاريـة تـدعى المصانع وقـد ذكرناهـا آنفـاً. وأفـراد هـذه الجاليـات الـذين كانوا يدعون بشكل عام بالأمة طبقاً للبلاد التي يمثلونها. وفي القرن السابع عشر كانت المصانع الرئيسية الثلاثة الموجودة في حلب طبقاً لأهميتها النسبية المصانع البندقية والفرنسية والإنكليزية. وكان هناك بيتان تجاريان فلمنكيان تبلغ تجارتهما السنوية حوالي ١٥٠,٠٠٠ دوقة (حوالي ٧٥,٠٠٠ جنيه إسترليني) ولكن هؤلاء التجار كانوا يمارسون أعمالهم التجارية تحت حماية فرنسا. ويخبرنا الرحالة تكسيريا الذي وصفهما جميعاً بالتفصيل أن البندقية تمتلك ١٤ بيتاً تجارياً وكل منها عبارة عن مجموعة تجارية منظمة تحت سيطرة مديرين. وكان قنصل هذه البيوتات التجارية الأربعة عشرة ينفق من ٧٠,٠٠٠- ٨٠,٠٠٠ دوقة (حوالي ٣٥٠٠٠- ٤٠٠٠٠ جنيـه إسـترليني) أثنـاء خدمتـه الـتي تبلـغ ثـلاث سـنوات وأمـا الفرنـسيين فكانوا يمتلكون خمس بيوت تجارية فقط، ولكن كان هناك أكثر من عشرين سفينة مـن سـفنهم تـستخدم في التجـارة الحلبيـة مقابـل أربـع أو خمـس سـفن كانـت تـستخدمها البندقيـة. وكانـت التجـارة الفرنـسية تبلـغ قيمتهـا ٨٠,٠٠٠ دوقـة (٤٠٠,٠٠٠ جنيـه إسـترليني) سنوياً. ويعلق الرحالة تكسيريا على المصنع الفرنسي بما يلي: "إن عدد الأفراد الفرنسيين الـذين يـأتون ويـذهبون أكثـر مـن عـدد البنادقـة، ولكـن في الـشؤون الأخـرى لا يـستطيع الفرنسيون الوصول إلى نظام وكفاءة وسياسة البنادقة". هذا وقد نجح الفرنسيون لأسباب لا علاقة لها بتنظيماتهم في حلب، في احتكـار جميـع التجـارة الأوروبيـة هنـاك وذلـك قبـل نهاية القرن الثامن عشر. وهكذا ازداد عدد بيوتاتهم التجارية من خمسة إلى تسعة بينما نقص عدد البيوتات البندقية من أربعة عشر إلى اثنين فقط.

ولكن ملاحظات (تكسيرا) حول البوتات التجارية الإنكليزية الثلاثة التي وجدها في حلب والتي يقدر تجارتها ب ٣٠٠,٠٠٠ دوقة (حوالي ١٥٠,٠٠٠ جنيه إسترليني) لم تكن ذات أهمية بالنسبة لبقية القرن السابع عشر وذلك بسبب حادثة واحدة. فقد كان الرجل في حلب عام ١٦٠٥ وهي نفس تلك السنة التي أعيد فيها تنظيم شركة المشرق (التي كانت قد أسست عام ١٥٨٦ وأعيد تنظيمها واستلمت براءتها في عام ١٦٠٥) وكان من الطبيعي مرور بعض الوقت قبل أن يستطيع هذا الدفع الجديد زيادة التجارة الإنكليزية التي لوحظ ازديادها في ذلك القرن. هذا وقد وصف الزوار الذين استقبلهم أفراد مصنع الشركة بعد عشرين عاماً الحياة الاجتماعية والرياضية في المجتمع البريطاني في حلب، وكانت هواياتهم المفضلة هي كرة اليد وسباق الكلاب وصيد السمك وصيد البط في سبخة الجبول المجاورة وإقامة الحفلات. وفي عام ١٦٨١ زاد نشاط شركة المشرق بحيث طلبت تمديد براءاتها لتشمل تجارة

منطقة البحر الأحمر، وقد قدمت هذه الشركة استرحاماً إلى مجلس العموم البريطاني تطلب منحها امتيازاً مطلقاً بتوريد الحرير الخام أو المصنوعات الحريرية إلى بريطانيا.

وعندما كتب الدكتور راسل وصفه المعروف لحلب في القرن الثامن عشر كان عدد سكان هذه المدينة قد تناقص، ولكن عندما كانت المصانع الفرنسية في ذروة نشاطها ونفوذها كانت حلب في قمة ازدهارها، وقد قدر عدد السكان ما بين ٢٨٥٠٠٠ و ٢٩٠٠٠٠ نسمة، وقدر نائب القنصل الفرنسي فيها عام ١٦٨٠ أن عدد المسيحيين يتراوح ما بين ٣٠٠٠٠ و ٣٥٠٠٠ نسمة وأنه كان بالإضافة إلى هؤلاء حوالي ٢٠٠٠ يهودي وأما الباقون فكانوا من الأتراك الذين كان الكثير منهم من الإنكشارية والآخرون من الجنود الذين كانوا تحت قيادة الباشا، وكان هذا الأخير أحد رجال السلطان الذي يعينهم لهذا المنصب، وكان يتصرف بالمدينة كيفما شاء ولا يستطيع أحد أن يمنعه من استغلال المدينة في سبيل مصلحته الخاصة. وحتى في أكثر الفترات ازدهاراً كان التجار يشكون من الضرائب الفادحة والظلم في المحاكم.

وفي القرن التاسع عشر انحطت تجارة حلب ونزلت إلى الحضيض وذلك كما جرى لدمشق، ولكن وبعد عام ١٨٨٠ توقعت حلب بعض الانتعاش الذي حصل لدمشق فجأة عام ١٩١٨ ومنذ بداية القرن العشرين بدأت تلك المدينة التي شهدت العظمة والازدهار باستعادة شيء من أهميتها التجارية.

أما بغداد فبالنسبة لدمشق وحلب من الممكن أن ندعوها وبحق المدينة الحديثة وموقعها محترم، فقد كانت قريبة من مدينتين قديمتين وهما اكزيفون وسلوقيا وهي ليست بعيدة عن أطلال بابل ولكن بغداد المعاصرة تحمل طابع القرون الوسطى. وقد أسس هذه المدينة (التي كانت تدعى المدينة المستديرة والتي لا تزال آثارها ماثلة حتى الآن) الخليفة العباسي المنصور عام ٧٦٢م، إذ عندما خلف العباسيون الأمويين كان من الضروري بناء عاصمة جديدة في موقع استراتيجي. ومن وجهة سياسية فإن الأسرة الحاكمة الجديدة التي اعتمدت على الإيرانيين في تثبيت حكمها احتاجت أن تكون عاصمتها قرب إيران، أي قرب مركز العالم الإسلامي الذي أصبح مواجهاً للشرق وبعيداً بعداً كافياً عن الإمبراطورية البيزنطية المسيحية، فضلاً عن الأمويين في دمشق. ومن وجهة اقتصادية كانت سهول دجلة الخصبة مرغوباً بها. وكانت إحدى الرسائل الإيرانية التي تدعى بغداد واقعة على نهر دجلة فوق مصب إحدى قنوات الفرات الكبرى التي كانت تدعى نهر عيسى وكانت هذه المدينة قريبة (ولكن لم تكن قريبة جداً) من حدود بادية الشام وكانت على اتصال نهري بالخليج

العربي. ويعني اسم بغداد بالفارسية (أسسها الله) وكانت بغداد تعرف خلال القرون الوسطى باسم مدينة السلام. ولكن الاسم القديم ظل لاصقاً بها وعرفت بهذا الاسم في العالم الغربي المسيحي.

هناك قسمان رئيسيان في حياة بغداد: الفترة الواقعة ما قبل سقوط بغداد ونهبها من قبل التتار ثم الفترة الواقعة بعد هذا الحادث أي عام ١٢٥٨ حتى يومنا هذا. وحتى منتصف القرن الثالث عشر لم تكن بغداد مجرد مدينة هامة بصفتها عاصمة العراق العربي، إلا أنها كانت أيضاً مركز العالم الإسلامي وعاصمة الخلافة العباسية. لكن عندما استولى هولاكو والتتار على بغداد انتقلت الخلافة الإسلامية إلى القاهرة، واستعادت سورية أهميتها الاقتصادية في العالم الإسلامي. ويقول غاي لي ستريغ "**Guy le Strag**" مؤرخ بغداد القديم أن هذه المدينة المسلمة العظيمة قد احتفظت بهيبتها رغم الحروب والحصار وانتقال مركز الخلفاء إلى سامراء (لمدة ٥٥ عاماً في القرن التاسع) ورغم نهبها مدة أربعين عاماً من قبل التتار ورغم انتقال مركز الخلافة نهائياً إلى القاهرة. ولكن الحقيقة أن الهيبة وحدها لا تكفي لرجوع لمعانها الخرافي في أيام عصرها الذهبي وعظمتها، ولا تستطيع إعادة روائع ثرواتها كمدينة عظمى من مدن القرون الوسطى. وبعد عام ١٢٥٨م أصبحت بغداد ذات أهمية متفاوة كمركز اقتصادي وكمدينة رئيسية في منطقة ما بين النهرين. وقد ساهمت مع البصرة في العمل كوسيط تجاري ما بين منطقة ما بين النهرين والشرق من جهة وسورية والغرب من جهة أخرى. وقد حكم المدينة في هذه المدة الخانات التتار وبعدها تتابعت في حكمها عدة أسر مغولية إلى أن استولى عليها الأتراك وضموها إلى الإمبراطورية العثمانية على يد سليمان القانوني.

وخلال القرن الثامن عشر سادت بغداد حالة من الضعف وعدم الازدهار التي وجدت في القرن السابق، ولكن وقبل حوالي مئة عام مضت كانت منافستاها الغربيتان دمشق وحلب تترنحان، بدأت في بغداد حركة من تجديد الحياة فقد اعترف بأهمية الطرق المائية المتصلة بالخليج العربي، وتبع ذلك فترة من الانتعاش الاقتصادي لهذه المدينة الواقعة على نهر دجلة كانت نتيجة منطقية لانتعاش وإعادة العمل في الطرق المائية.

ولقد عمل مدحت باشا عندما كان حاكماً لبغداد ما بين عام ١٨٦٩ و ١٨٧٢ على إدخال بعض الإصلاحات الغربية اشتملت على إدخال نظام البرق وتدشين خط نهري لسير القوارب ما بين بغداد والبصرة، وقد بيع امتياز هذا الخط النهري إلى شركة لينشن

للملاحة البخارية، وبعد إنشاء الخط الحديدي من برلين إلى بغداد تأكدت مرة ثانية الأهمية الإستراتيجية لهذه العاصمة الدائمة لمنطقة ما بين النهرين.

أما البصرة التي شاهدت النور كأحد المعسكرات الإسلامية فقد أسست بأمر من الخليفة عمر بن الخطاب قبل قرن وربع من تأسيس بغداد. وقد كان القادة المسلمون في الفترة الأولى من الفتوحات الإسلامية يعتبرون أن من الضرورة بمكان إنشاء مركز لهم في المنطقة التي تتقاطع فيها الطرق ما بين منطقة ما بين النهرين والخليج العربي وشبه الجزيرة العربية. ولهذا بنوا مدينتهم إلى الغرب من مصب دجلة والفرات وذلك لأنهم هدفوا إلى بقاء اتصالهم مع شبه الجزيرة العربية التي يحتاجون أن تجلب لهم الإمدادات منها للجيوش العربية. وقد ربطوا البصرة بالنهر بواسطة قناة تشبه حذاء الفرس وكان الانحناء الجنوبي لهذه القناة يدعى نهر الأبلة ومن هذا النهر تفرع عدد من القنوات الصغيرة التي تسهل الملاحة فيها.

وحتى منتصف القرن الثامن ظلت البصرة والكوفة (وهما مدينتان أختان أنشئتا ضمن سنة من الزمان معاً) مركزين عسكريين على الحدود الصحراوية وبعد تأسيس بغداد انتقل مركز الثقل إلى العاصمة العباسية الجديدة وابتداءً من ٧٦٢ اشتركت البصرة في نفس المصير الذي أصاب بغداد ولكن البصرة كانت واقعة على مسافة طويلة إلى الجنوب فلم تصلح ليكون لها تاريخ مستقل بنفسها. ولكنها لم تكن مجرد مدينة تابعة تدور في فلك المدن الأخرى، فقد كانت أحياناً أكثر تعرضاً للخطر من بغداد نظراً لمركزها على حدود الصحراء. فقد كانت هذه المدينة الجنوبية متعرضة لهجوم البدو الذين اشتهوا الاستيلاء على بساتينها المملوءة بأشجار النخيل. ولم تكن معصومة من هجوم المغول ولا الإيرانيين. وبعد ذلك أصبحت البصرة في العصور الوسطى واقعة على مسافة تقرب من اثني عشر ميلاً إلى الغرب من النهر. ولكن المدينة الثالثة والحديثة التي تحمل هذا الاسم بنيت فوق موقع ضاحيتها القديمة (الأبلة).

تعرضت البصرة إلى ثلاث فترات من الازدهار فقد اشتهرت تحت الحكم العباسي بكونها مدينة "ألف ليلة وليلة" وبأسواقها، وبالعدد الخيالي لقنواتها. ولكن سقوط بغداد أثر على البصرة أيضاً، ففي عام ١٢٥٨ هدم المغول البصرة وقنواتها. وبعد ذلك أعيد بناء البصرة. وفي القرن السابع عشر والقرن الثامن عشر بدأت فترة من الازدهار في البصرة فقد أمها التجار الإنكليز والبرتغاليون والهولنديون وزارها الرحالة الفرنسيون والأوروبيون الآخرون. وللرهبان الكرمليين دير ذو نفوذ هناك ورئيس الدير يعمل كقنصل لفرنسا،

وطالما تدخل هذا القنصل مع حكام البصرة لمصلحة جميع الأجانب الذين يقومون بممارسة الأعمال التجارية في المدينة. ولقد خدم انحطاط بغداد في القرن السابع عشر في تحسين وضع البصرة استراتيجيا مما وفر لتلك المدينة الخليجية القديمة فرصة للتطور والتحول.

ولقد زار البصرة بعض الجوالة المشهورون ومن بينهم تكسيريا وبيترو ديلا فالي وتافيرنير ودي يثيفينوت وقد أطلقوا عليها اسم بلاسارا أو بوسارا وقارنوا ما بين المظهر الكئيب لتلك المدينة وثروتها. وقد علق جميعهم على عدد الخيول المحلية والعربية التي كانت تصدر إلى هرمز كل عام مقابل التجارة والبضائع الهندية من التوابل والعقاقير التي كانت تشحن من الطرف القريب للهند من الخليج. وقد كتب جوزيف سالبانكي "**Salbancke**" وهو أحد معاصري تكسيريا أن السفن من حمولة أربعين إلى خمسين طناً كانت تأتي شهرياً إلى ميناء البصرة. ويصف تافيرند تجارة المرور في البصرة مع الغرب بهذه الكلمات: "يشتري التجار الآتون من جميع أنحاء البلاد من القسطنطينية وأزمير وحلب ودمشق والقاهرة والأجزاء الأخرى من تركيا السلع التجارية التي تأتي من الهند، ثم يحملون هذه البضائع على جمال فتية يشترونها من ذلك المكان نظراً لأن العرب يأتون بهذه الجمال ويعرضونها للبيع.

وكانت هناك ظاهرة غريبة في البصرة إذ هناك أربعة أشهر في السنة تشتد فيها وتيرة العمل وهي حزيران حتى أيلول أما في بقية العام فإن الحركة التجارية تتضاءل ويحدث فيها نوع من الجمود والكساد. وفي هذه الأشهر الأربعة تهب رياح مواتية تساعد القوارب على ولوج الخليج العربي والسير بسرعة فيه. وكان هناك بالإضافة إلى البضائع الهندية، اللآلئ التي تأتي بكميات وافرة من أماكن صيد اللؤلؤ في الخليج وخصوصاً من جزر البحرين. وفي كل عام ورغم شدة الحر يأتي جمع غفير من التجار في نفس الوقت الذي تنتعش فيه الحركة التجارية هناك بحيث يتضاعف عدد الأجانب المتواجدين في البصرة. وتتضاعف أجور الخيول في ذلك الموسم وكذلك أسعار بيع الخيول ويستفيد حاكم المدينة سواء كان أميراً عربياً أم أحد الباشوات الأتراك من الوضع التجاري في البصرة، فهو يصدر بعض الأنظمة والقوانين لمصلحته. فقد أصدر أمراً يمنع فيه التجار من البيع أو الشراء أيام فصول هبوب الرياح الموسمية إلا بإذنه ومن خلال عمالته، وفي بقية أشهر السنة كان الباشا يتقاضى الهدايا من التجار والحجاج (في طريقهم من مكة وإليها) وبالإضافة إلى مكوس ورسوم مقدارها أربعة أو خمسة بالمئة. زد على ذلك الضرائب التي فرضها على تجار التمور والخيول والجمال. وقد أمر أيضاً بنشر الحصر في الساحة الواقعة أمام بيته وكانت تكوم على هذه الحصر أكوام المحاصيل الزراعية التي كانت تجبى له من محاصيل القمح والأرز والفواكه. وأخيراً فقد

شجع هذا الباشا اليهود والهنود على القيام بالأعمال والأنشطة التجارية تحت إشرافه شخصياً وكان هؤلاء يشتغلون في صرف العملات وفي تجارة المجوهرات.

وفي أوائل القرن الثامن عشر أنشأت شركة الهند الشرقية لها مصنعاً في البصرة وقد عاش هذا المصنع طيلة المدة التي كانت البضائع والتجار تمر في الطريق الصحراوي الكبير. ولقد وجد اثنان من الإنكليز كانا ذاهبين في طريقها إلى الهند في أواخر ذلك القرن مصنعاً إنكليزياً في البصرة يديره أربعة موظفين ويحرس المصنع ثلاثون جندياً برئاسة ملازم.

واليوم تشترك البصرة مع بغداد في تجديد التجارة في الخليج ومنطقة النهرين وما تجنيه هذه التجارة من فوائد. وليس هناك من حاجة للاستطراد في ذكر أهمية الخليج العربي وسرد تاريخ نشاطه في التجارة الشرقية. إذ حتى ما بعد منتصف القرن التاسع عشر لعب هذا الخليج دوراً في نشاط التجارة الأوروبية والسياسة الدولية كانت تلعبه قناة السويس والبحر الأحمر حتى ذلك الوقت، فقد كان الخليج العربي مع جزيرة هرمز المحصنة المفتاح إلى الهند ففي أثناء العصر الإسلامي احتكر المسلمون والعرب تجارته، وفي عهد التتار احتكر هؤلاء تجارته أيضاً، ومضى قرن بعد مجيء الأتراك العثمانيين إلى المنطقة والخليج، وأصبح الخليج بعيد المنال بالنسبة للغرب، ولكن وفي القرن السادس عشر كسب الأوروبيون بعض المراكز في الحدود الشرقية للإمبراطورية العثمانية وبعد عام ١٥٠٧ أصبح الخليج العربي منطقة مفتوحة بالنسبة لهم، وقد بدأ البرتغاليون في السيطرة على التجارة هناك ثم تلاهم الإنكليز الذين استولوا عليه تدريجياً. ولكن القراصنة العرب الذين كانوا يهددون مياهه والذين كانوا يحظون بالدعم الفعلي من الوهابية في نجد، كانوا مصدر تهديد للسفن التي يمتلكها الكفار حتى القرن التاسع عشر.

وبالنسبة للقسم الغربي من سورية فقد كان لكل من المدن الساحلية مكانها المرموق في تاريخ كل من حلب ودمشق، وحتى نهاية القرن السادس عشر ظلت طرابلس تحظى بتفضيل التجار الفرنجة، ولكن وفي أوائل القرن السابع عشر أصبح هؤلاء التجار يفضلون ميناء إسكندرية أو اسكندرون. وفي نهاية القرن التالي خسرت الاسكندرون شعبيتها فأصبح قناصل إنكلترا وفرنسا والبندقية يقيمون في اللاذقية التي كانت واقعة في منتصف المسافة ما بين طرابلس والاسكندرون. وترك الإنكليز أحد وكلائهم ليمثلهم وليمثل شركة المشرق في الميناء الأخير. ولقد كان هناك عدة أسباب لهذه الإجراءات. فاللصوص الأكراد عاثوا في الأرض فساداً وجعلوا الطريق الشمالية غير مأمونة لمرور السياح والتجار

خصوصاً في جوار ممر بيلاك الشهير. وبعد ذلك وجد التجار الأوروبيون أن مناخ الاسنكدرون غير ملائم لهم. وأخيراً وليس آخراً كانت اللاذقية أكثر ملاءمة للتجارة مع قبرص وقبل نهاية القرن الثامن عشر زارت اللاذقية أكثر من ستة أو سبعة سفن تجارية بريطانية وعدد أكبر من ذلك من السفن الفرنسية والبندقية.

وإلى الجنوب من الاسكندرون يقع مرفأ غير مستعمل في السويدا جنوب اللاذقية وكذلك يقع ميناء طرطوس الشهير، وإلى الجنوب من طرابلس وإلى جنوب هؤلاء تقع بيروت التي لها مرفأ طبيعي أفضل من جميع تلك المرافئ. وقبل حلول القرن السابع عشر بوقتٍ طويل حلت بيروت محل صيدا كمرفأ لدمشق ولكن بيروت كانت بعيدة في الجنوب فلم تصلح لتكون مرفأ لحلب.

والحقيقة أننا نستطيع ذكر الكثير حول المدن السورية ومدن ما بين النهرين وعن نشاط هذه المدن التجاري ولكن حان الوقت لذكر الرحالة الذين أموا تلك المدن جيئة وإياباً.

٣) الرحالة في القرن الثامن عشر

وَ المستكشفون في القرن التاسع عشر والعشرين

لقد رأينا كيف أصبحت الطرق التجارية في حوالي نهاية القرن السابع عشر غير مألوفة لدى التجار بشكل متزايد إذ بعد بداية القرن الثامن عشر أصبح الرحالة يتجنبون سلوك هذه الطريق كلياً وحتى عام ١٧٤٥ لم نسمع عن ذهاب أي رحالة إلى الهند بواسطة هذه الطرق. ولم يعد أحد يرغب السفر في الصحراء عدا حادث استثنائي واحد وهو إعادة اكتشاف تدمر على يد بعض التجار الإنكليز (من مؤسسة حلب) عام ١٦٩١. ولقد أعجب هؤلاء التجار بخرائب تدمر بحيث رغب أحد رجال الدين الإنكليز بزيارتها بنفسه بعد ثماني سنوات من هذا التاريخ. وطبقاً لما قاله رجال شركة المشرق الإنكليزية اعتبرت تدمر مدينة يصعب الوصول إليها نظراً لأنها لم تكن تحت حماية السلطان التركي.

ولكن عندما عاد التجار لاستعمال ذلك الجسر الصحراوي كان الإنكليز السباقين على هذا الصعيد ومعظمهم من موظفي شركة الهند الشرقية الذين استخدموا الطريق الصحراوية العظمى التي وصلت حلب بالبصرة. وكان التجار يستخدمون هذه الطريق سنوياً بواسطة قوافلهم التي كانت واحدة منها تحتوي ألفاً أو ألفين من الجمال، وسوف نصف هذه الطريق في فصل قادم لذلك لا حاجة لوصفه هنا.

كان وليم بيوبيس أول رجل غربي يعبر الصحراء بعد هذه الفترة وقد قام برحلته عام ١٧٤٥ ، وأتى بعده بالتتالي أربعة رجال من الإنكليز وهم بارثا لميو بلاستيد وجيلارد روبرتس وابنه وجون كارميشال، وقد نشر السيد دوغلاس كاروترز مذكراتهم جميعاً مع ملاحظات كاملة مبوبة علمياً في كتابه المسمى الطريق الصحراوية إلى الهند عام ١٩٢٩. ومن هذه الأوصاف ومن ملاحظات أخرى كتبها أربعة رجال إنكليز آخرون من الذين عبروا الصحراء في أواخر ذلك القرن، من الممكن لأي شخص مهتم بهذه القضايا أن يحصل على فكرة حول الأحوال السائدة في السفر في الصحراء وحول أوصاف الطريق الصحراوية العظمى. وفي عام ١٧٥٤ حمل (ادوارد آيغس) ومجموعة من موظفي شركة الهند الشرقية بعض الرسائل من الهند إلى إنكلترا. وهؤلاء الرجال الإنكليز الذين كانوا آخر من اختار الطريق الشمالية لعدة سنوات، ذهبوا من البصرة إلى حلب عن طريق ديار بكر وبيريجيك. وقد وجدوا أن الطريق صعبة وخطرة. وبعد ثلاثين عاماً اختار الدكتور توماس هاويل واثنان من موظفي الشركة الطريق الشمالية، ولكن كان ذلك نظراً لأنهم أرادوا الذهاب مباشرة إلى القسطنطينية بأسرع طريق ممكنة. وهكذا حذفوا حلب من برنامج رحلتهم. وفي عام ١٨٠٦ سافر كلوديوس ريشن ممثل شركة الهند الشرقية في بغداد من عام ١٨٠٨ إلى ١٨٢٠ من حلب إلى بومباي عن طريق ديار بكر وماردين، والموصل، وفي الموصل استخدم طريق دجلة النهري إلى بغداد.

وفيما بين عام ١٧٧١ و ١٧٩٠ عبرت المجموعة الثانية من أربعة رجال من الإنكليز الطريق الصحراوية العظمى، وأحدهم يدعى الجنرال السير آيركوت وهو إنجليزي هندي ممتاز وكان أولهم. ثم العقيد جيمس كابر وقد سافر في الاتجاه العكسي وهو الثاني. ثم الدكتور جوليوس جريفيد والرائد جون تايلور الذي تبع العقيد كابر من حلب إلى البصرة، وكانت المدة بضع سنوات بين الواحد والآخر. وقد سافر هؤلاء جميعاً في قوافل صغيرة خاصة وكانت هذه بدعة في الرحلات الصحراوية، وقد كان وصف الجنرال كوت لرحلته وصفاً تاماً، فهو يصف بعض الأماكن كقصر الحير والطيبة بالتفصيل، وهو واضح بالنسبة لوصفه للتربة في مختلف قطاعات الطريق. وقد صادفت قافلة الجنرال كوت اثنين من سعاة البريد اللذين كانا ذاهبين في طريقهما إلى البصرة. ولكن هذين الساعين سيّئي الحظ صادفهما البدو ونهبوهما وأخذوا جمالهما وكانا لا يزالان محتفظين بحقائب البريد.

وكان للعقيد كوبر والرائد تايلور غرضاً مزدوجاً عندما كتبا مذكراتهما عن عبور الصحراء. فقد درسا دراسة مستفيضة الطريقين الأكثر سرعة إلى الهند (إحداهما فوق بادية

الشام والأخرى وهي الأطول بطريق قناة السويس) بقصد تقرير أي الطريقين توفر وقتاً أكثر، وقد أوردنا اكتشافاتهما في الفصل الذي يبحث في الخدمات البريدية في الصحراء.

ولهذا السبب فقد ذكرا برامجهما بالتفصيل وقد دونا ما حدث لهما يوماً بعد يوم وكان غرضهما الآخر جمع كتاب أو كتيب لتسهيل الرحلة بالنسبة لموظفي شركة الهند الشرقية الذين يودون السفر إلى الهند بواسطة البر.

ولهذا دونا جميع الحاجيات التي سوف تلزم للرحلة دائماً من المؤن، وتكاليف إعداد القافلة وقد لاحظا أن بادية الشام طريق مفيدة قصيرة مباشرة إلى الهند ولذلك فقد اقتنعا بضرورة استخدام هذه الطريق بغض النظر عن حياة الرتابة والإزعاجات. ويعتبر المجلدان اللذان كتبهما الرائد تايلور أكثر إدعاءً من كتاب العقيد كابو وكانت إحصاءاته سطحية. ولكن يبدو لنا أن هناك معلومات مفيدة في كتاب العقيد كابو الملخص أكثر من ذلك المجلدين. وفوق ذلك لم يكن هناك اختلاف ما بين النصوص التي ذكرها العقيد كابو في كتابه وبين خريطته، وليس هناك من أخطاء في تلك الخريطة. فقد كتب مذكراته ليلة بعد ليلة أثناء عبوره الصحراء. وكتب عدة ملاحظات مفيدة ومن هذه المذكرات استخلص مادة كتابه، ولا يمكننا قول ذلك بالنسبة للرائد تايلور فالمادة والمعلومات التي ذكرها لا يُعتمد عليها وليست موثوقة وخريطته غير دقيقة بالنسبة لخريطة كابر الممتازة. وكذلك فإن حكمه على القضايا والأحوال في الصحراء ليست سليمة مئة بالمئة.

وكان هناك عدة رحالة آخرون خلال نصف القرن الذي عادت فيه الطريق لصحراوية إلى سابق مجدها، فقد ذهب آيليس ايروين مثلاً الذي عرف بوصفه لطريق قناة السويس، إلى بغداد والبصرة عام ١٧٨١ ولكن ومع أنه كتب مذكراته فإنه لا يعتبر من الرحالة الثقات. وهناك عدة موظفين من شركة الهند الشرقية قد ذكروا بأسمائهم بأنهم سافروا من حلب إلى البصرة أو العكس وقد ذكر الكثيرون وأشير إليهم في مذكرات رفاقهم دون ذكر أسمائهم، وفوق ذلك فقد كان من بين الأشخاص المجهولين الذين عبروا الصحراء في الزمن الماضي، ومن بين الأشخاص الذين عرفت أسماؤهم ثلاثة من الفرنسيين أولهم بوريل دي بروغ، وكان هو الرحالة الوحيد في القرن الثامن عشر الذي حدثت له مناوشات مع البدو. فقد طلب منه البدو الاستسلام بعد أن قتل عدة من رجالهم ولولا إشفاق الشيخ عليه لقتلوه ولكن أجبروه على شراء حريته بالوعد بدفع مكافأة لآسريه مقدارها ٢٠٠ سكوين (حوالي ٧٥ جنيهاً استرلينياً) بعد وصوله سالماً إما إلى البصرة أو إلى مدينة غرينه. غير أن

المسيو دي بورغ كان رجلاً سيء الحظ إذ أنه بعد هربه من البدو قبض عليه الإنكليز وذلك عام ١٧٧٨. أما أندريه بسيشو الذي سافر من حلب إلى بغداد عام ١٧٨٢ فقد كان أول واحدٍ من سلسلة من الرجال ذوي المواهب العلمية الذين سافروا في الصحراء، فقد كان لديه اهتمام بالتاريخ الطبيعي فضلاً عن حبه للاستطلاع الزائد كرحالة قضى ثلاثة أسابيع في عبور الصحراء الصغرى عن طريق الطيبة، وجمع بعض عينات الجيولوجية والنباتية بقدر استطاعته أثناء الطريق، وفي نهاية ذلك القرن توجه أوليفر (وهو رجل فرنسي من نفس نوع ميشو) شرقاً بواسطة الطريق الشمالية من بيرجيك إلى ماردين ثم رجع إلى حلب عن طريق بغداد ومدينة (حانا) وشهد الرحبة والطيبة، ولكن حدث سفره مع إحدى كبريات القوافل التجارية من بغداد إلى حلب، وهكذا تأخر مدة عشرة أيام في حانا حيث عبرت قافلته نهر الفرات. بدأ القرن التاسع عشر بظهور عدة أسماء من الفرنسيين الذين ذكرت أسماؤهم في تاريخ الاستعمار الفرنسي وأولهم جان روسو وكان معروفاً كشخصية معروفة في الشرق الأدنى والشرق الأوسط. لقد عمل في السلك الدبلوماسي والقنصلي. وحصل على ثقافته على يد أحد الآباء الممتازين كان يعمل قنصلاً ووكيلاً لشركة الهند الشرقية الفرنسية في بغداد وحلب والبصرة بالتوالي. وقد أصبح روسو قنصلاً عاماً لفرنسا في بغداد حتى عام ١٨١٦. ومن الطبيعي أن يكون قد عبر الصحراء الصغرى أكثر من مرة بصفته قنصلاً وبمقتضى واجبات وظيفته. وفي عام ١٨٠٨ عبر الفرات مع زوجته وطفليه عند حيت واتبع الجزء الشمالي الغربي من الطريق الصحراوية الكبرى في طريقه إلى حلب، ونظراً لاهتمامه بصورة خاصة بعلم الآثار، ترك روسو القافلة قرب قصر الحير وذهب لزيارة آثار المنطقة (التوأم) وفي أثناء الاثني عشر عاماً الأخيرة لخدماته القنصلية بدأ في إعداد خريطة طوبوغرافية لولاية بغداد. وأورفه وحلب، وقد ساعده بشكل جزئي العقيد بوتين الذي قتله البدو عام (١٨١٥). وأخيراً سافر المحترم فيدال وهو أحد موظفي القنصلية الفرنسية في حلب خلال الجانب السوري للصحراء وعبر الصحراء الصغرى خمس مرات وقد رافق روسو في إحدى هذه المرات وسافر مرتين من بغداد إلى دمشق عن طريق تدمر وسافر مرتين بواسطة الطريق العادية ما بين بغداد وحلب.

وكان الرحالة الوحيد المعروف تماماً في أوائل القرن التاسع عشر هو الرحالة الهندي الرائد جيمس رينيل. ففي خريطته لآسيا الغربية رسم الفرات والطريق الصحراوية العظمى وبالنسبة للجزء الشمالي من تلك الطريق فقد اضطر للاعتماد على مذكرات مختلف الرحالة الذين سبقوه خصوصاً مذكرات كار ميشال. وبعد وقت قصير من رحلة وينيل قام

الملازم وليم هيود أحد موظفي شركة الهند الشرقية البريطانية بالسفر إلى بغداد بطريق النهر، ثم الركوب على ظهر الحصان ولكنه لم يعبر صحراء حلب.

وفي نهاية قائمة طويلة من الموظفين المدنيين الإنكليز يأتي اسم شخصية مرموقة وهو العقيد (الذي أصبح جنرالاً فيما بعد) فرانسس تشسني الذي أصبح بعد ذلك قائد حملة الفرات، وكان يحلم أن يرى المواصلات النهرية تتم ما بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي (وكانت معظم قصته تنتمي إلى عصر البخار)، ولكنه قام بإجراء أبحاث أولية عن الصحراء وهو على ظهر الجمل، ولهذا فقد احتل مكانة بين الرحالة في القرن التاسع عشر وكانت أول رحلة له عام ١٨٣٠ من دمشق إلى حانا، وعندها قدر تشسني أن ينهي رحلته بالتوجه إلى البصرة على نهر الفرات نفسه، وكان يقصد بذلك مسح النهر. ولكن الشخص الذي مسح الفرات بشكل تقريبي هو (ريش) من أوائل القرن التاسع عشر، وهكذا فقد اهتم تشسني بصورة رئيسية بالنهر فيما بين حيت والبصرة. ولم يحاول إجراء مسح علمي نظراً لأن عرب شمر حوله كانوا يشكون بأي إجراء من هذا النوع وكانوا معادين للغرباء. ولذلك اقتصر على سير النهر ومعرفة إمكانيات النهر العامة. وبعد ذلك انحدر تشسني من أعالي الفرات على (طوف) عادي وبعد ذلك استخدم قارباً عادياً في حيت لإتمام بقية الطريق. ثم أنه رسم صورة تقريبية لمعرجات النهر وقد استعمل بوصلة عادية طولها عشرة أقدام. وقد أطلق البدو النار على الطوف مرة أو مرتين ولكنه نجح أخيراً في إتمام هذا المسح الأولي ما بين (حانا) والبصرة.

وبعد ست سنوات تطوع العقيد تشيسني أثناء إقامته في الهند لحمل بعض الرسائل الهامة إلى إنكلترا ولما كان المطلوب إيصال هذه الرسائل بشكل مستعجل وفوري، لذلك فقد اضطر لقطع المسافة ما بين البصرة والبحر الأبيض المتوسط بواسطة الطريق الصحراوية وقد استعان بالبوصلة في مسيرته وبعد وصوله الصحراء الصغرى توجه غرباً إلى تدمر ثم إلى دمشق، وهو يأمل الوصول إلى بيروت ليلحق بأول باخرة متوجهة إلى إنكلترا من هناك. وكان أحد أولئك الإنكليز الذين حملوا الرسائل عبر الصحراء بسرعة سعاة البريد. وربما كان آخر رحالة غربي يستخدم الطريق الصحراوية الكبرى. وقد أتم تشسني رحلته التي قدر مسافتها ب ٩٥٨ ميلاً بمدة ٢٢ يوماً، وقد ركب مع الحارسين العربيين اللذين حرساه بسرعة ٥٦ ميلاً في اليوم، واستمر راكباً على سرج الحصان ١٩ ساعة كل يوم.

وبعد ذلك أرسلت حملة الفرات التي نظمت تحت الراية الملكية لمسح النهرين في العراق وقد جلبت تلك البعثة عدة علماء قاموا باستكشاف عدة أجزاء من الصحراء الصغرى

وكـان مـنهم الـدكتور جـون هيلفـر مـع زوجتـه، وقـام بدراسـات عـن الطيـور والحـشرات والنباتات لمصلحة البعثة. وكذلك السيد وليم انيسورث وهو الطبيب الجـراح والجيولـوجي في البعثة. كانت الأبحاث التي وصفت أعمـالهم والخـرائط الاثنتـا عشر والمجلدات الثلاثـة الـتي نشرها العقيد تشيسني بعد ذلك (مع أنها كانت ذات قيمـة طوبوغرافيـة فحسب) تعتبر أول دراسات علمية فعلية أنجزت حول هذا الجزء من العالم.

وبينمـا كـان العقيـد تشيـسني مـشغولاً في عملـه قـام المـلازم أورمـسبي بعبـور الـصحراء الصغرى بواسطة طريق مسماة البريد من حيت إلى الـضمير ودمـشق، وقـد ظـل النـاس لوقت طويل يظنون الذي قام بتلك الرحلة هو الملازم جيمس ويلستد، ولكـن أكـد الـسيد دوغـلاس كاروثرز أن الرحلة التي قيل أن ويلستد قـد قـام بهـا، إنمـا كانـت هـي الرحلـة الـتي قـام بهـا أورمـسبي. وعـدا عـن مـا قيـل عـن الرحلـة نفـسها إلا أن الاهتمـام بهـا كـان قلـيلاً، ولكـن ويلستيد يقول إنها استغرقت ١٧ يوماً من الركوب الجاد من (حيت) إلى دمـشق (وهـذا وقـت غير معقول) وإنه وجد نباتات الكمأة في الصحراء.

وفي عـام ١٨٤٠ وفي أواخـر ذلـك العقـد قـام أحـد الـضباط الفرنـسيين وهـو المـسيو (لـي كـابتين كـالير) برحلـة مـع إحـدى القوافـل الكـبرى الـسنوية المتوجهـة إلى بغـداد. وكـان الغـرض مـن هـذه الرحلـة أن يتعـرف علـى تنظـيم القوافـل التجاريـة، هـذا وإن اسـم الكـابتن كالير ينهي فترة طويلة من الاهتمامات الـسياسية في باديـة الـشام، وهـي تعتبر علامـة فارقـة على انتهاء فترة الرحلات لأغراض تختص بالأعمال، إذ أنه بنفس الوقت تفتح هذه الرحلة ما يمكننا دعوته فترة الاستكشاف.

والحقيقة أنه جرى نوع من الإهمال لمستكشفي بادية الـشام. فبـدلاً مـن وضـع هـؤلاء في أمكنتهم التي تليق بهم في التاريخ العربي، نرى أن قلائل مـنهم قـد وضـعوا في إطـار المهـتمين بـبلاد العـرب. فالكتـاب الحـديث الـذي ألفـه الـسيد بيرسـي سـايكس وهـو تـاريخ الاستكشافات مثلاً يخصص ثلاثة فصول لبلاد العرب، ولم يُذكـر في هـذا الكتـاب سـوى أسمـاء قليـل مـن المستكـشفين الـشهيرين لباديـة الـشام، بـين أولئـك الـذين حـصروا جـولاتهم كلياً في جزيرة العرب، وهذا هو الاسم الذي يطلقه العرب على جزيرتهم، والحقيقة أن بلاد العرب ككل قد كسفت الصحراء الصغرى التي تمتد فيها، وهـي أهـم بكـثير مـن غيرهـا في الدراسات العرقية والدينية. وهذا هـو أحد الأسباب الذي جعل بادية الـشام في شـكل غـير منعزل. وهناك سبب آخر وهو أن المستكشفين الأكثر شهرة قد اختاروا حصر سـفراتهم في

بادية الشام ولم يقوموا سوى برحلة واحدة أو اثنتين إلى شبه الجزيرة أو بلاد العرب. وفوق ذلك فإن جميع المستكشفين عدا ثلاثة من القدماء منهم (ولا يحسب بين هؤلاء الرجال الذين حصروا أنفسهم في الأطراف الجنوبية من شبه الجزيرة العربية) قد دخلوا شبه الجزيرة إما عن طريق وادي سرحان أو أتوا مباشرة من البتراء. وعمل الكثيرون من المستكشفين على استهلال سفراتهم في بلاد العرب برحلات واسعة في الأجزاء الجنوبية الغربية من بادية الشام. مثلاً سافر بركهاردت عام ١٨١٤ على طول الحدود الصحراوية من الكرك (وهي الولاية التركية التي تشمل كل من شرق الأردن والبتراء) وقد حدد خرائط الطرق الرومانية وأفرز قائمة من القبائل العربية. وبعده أتى والين السويدي وهو أحد دارسي المذهب الوهابي والمناطق النجدية فذهب عام ١٨٤٥ من البتراء إلى الجوف (حيث قضى ثلاثة أشهر) في طريقه إلى حائل. وفي رحلة ثانية بعد ثلاث سنوات سافر (والين) من تبوك إلى تيماء وهو في طريقه إلى حائل، وبعدها رجع إلى منطقة ما بين النهرين عن طريق مشهد علي وبغداد. ومن ثم عبر الصحراء الصغرى متوجهاً إلى دمشق وبرفقته أحد سعاة البريد التابع لمصلحة الهجانة البريطانيين لنقل البريد. وكذلك فقد عبر بالخريف بلاد العرب الشمالية عند البتراء في طريقه إلى حائل عام (١٨٦٢) كما أن (جوار ماني) ذهب إلى تيماء (بعد سنين) بواسطة طريق أخرى وقد زار حائل والجوف في طريق رجوعه.

هذا وقد دخل تشارلز داوتي (الذي يدعى أعظم مستكشفي بلاد العرب) أولاً وفي عام ١٨٧٥ إلى شمال شبه الجزيرة في طريقه إلى حائل بواسطة طريق الحجاج إلى مكة وقد سافر من دمشق مع إحدى قوافل الحج الكبرى. هذا وقد شاهد داوتي الكثير من الجزء الشمالي الغربي لبادية الشام وتعلم الكثير عن السكان وطريقة معيشتهم بحيث يمكننا اعتباره من المجموعة السورية من المستكشفين أكثر من كونه من المجموعة العربية.

أما (تشارلز هوبر) الذي أرسل الحجر المنقوش بلغتين من تيماء إلى أوروبا والذي قتل بعدها بوقت قصير في الحجاز عام ١٨٨٤، هذا الرجل قد زار تدمر وذهب من حيت إلى دمشق على طول طريق سعاة البريد وبطريق بيرمليوسا. وكان قد عبر وادي سرحان إلى الجوف وعمل خريطة دقيقة للجوف وواحة سكاكا.

وتنتمي الليدي (آن بلانت) وزوجها السيد ويلفرد بلانت إلى كلا المجموعة السورية والعربية من المكتشفين. وقد عرف هذان المكتشفان واشتهرا بقيامها بالحج إلى نجد، ولكن وقبل ذهابهما إلى بلاد العرب جابا بشكل واسع في الصحراء الصغرى وزارا تدمر

وديـر الـزور وسـافرا مـع شـرذمة مـن رجـال قبيلـة عنـزة خـلال أجـزاء مختلفـة مـن الـصحراء العظمى، وقد أصبحت هـذه الـرحلات سـهلة بالنسبة إليهمـا وذلـك لأن الـسيد بلانـت أصبـح (أخاً) لأحد أفراد قبيلة عنزة، ولهذا فقد تبنته تلك العشيرة. وبعد ذلك وفي عام ١٨٧٩ سارا في طريق وادي سرحان إلى الجوف في طريقهما إلى منطقة جبل شمر. كتبت (الليدي آن) عدة مجلدات تصف هذه الرحلة. وقد قال أحد النقاد أن معرفتها كانت سطحية وهي تفتقر إلى التوازن ومع ذلك فإن حدة قوة الملاحظة عندها تعوض عن هذه النقائص، وتعتبر قوائم أسماء القبائل التي ألفتها والمعلومات التي ذكرتها عن مختلف أفراد البدو ذات قيمة عظيمة بالنسبة لدارسي الحياة البدوية.

وقـل مجـيء هـؤلاء الرحالـة الـشهيرين ببـضع سـنوات عـبر بـارون مـاكس فـون ثلمـان الـصحراء الـصغرى مـن كـربلاء إلى دمـشق عـام ١٨٧٢ وخـلال الـسنين العـشرة التاليـة سـافر الدكتور تيودور بيشوف خلال منطقة تدمر وقام سيرفيك بعبور المنطقة من البحر الأبيض المتوسط في طرابلس إلى دير الزور مستخدماً الطريق الرومانية القديمة من حمص إلى تدمر والسخنة. ثم استمر سيرنيك في سفرته إلى بغداد نازلاً خلال الفرات من دير الزور. هذا وينبغي علينا أن نذكر شخصاً آخر مجهول الاسم قام برحلات ما بين عام ١٨٥٨ و ١٨٦٢ في بادية الشام وبين القبائل التركمانية والعربية. وقد أصبح أخاً لأحد رجال قبيلة عنزة كما فعل بلانت، وسافر برفقة رجال قبيلة عنزة وشمر واشترك في بعض المناوشات القبلية. ويصف هذا الرحالة الانكليزي المجهول الاسم حادثة مذبحة المسيحيين في دمشق عام ١٨٦٠، وذكر عن مجهوداته التي ضاعت عبثاً لإنقاذ بعض النساء المسيحيات اللواتي باعهن الأكراد والمسلمون في دمشق إلى عشائر الإمارات من قبيلة عنزة.

وتدشـن الخـرائط الـتي رسمهـا كـارل ريتـار في عـام ١٨٥٢ الفـترة الثانيـة التقليديـة للاكتشافات في بلاد العرب، وكذلك الخريطة التي رسمها الدكتور ريتشارد كيبرت عام ١٨٩٣، التي تعتبر من العلامات الفارقة للاستكشافات التي حدثت في بادية الشام. وقد اعتمد هذا اعتماداً كبيراً على الخرائط الاثنتي عشرة التي رسمها العقيد تشسني والتي أرفقت معها أعمال المساحة الأولى التي قام بها (ريشن) واستخدم الخرائط الأولية لبعض الرحالة الآخرين بحيث أصبحت خريطته هي الخريطة النموذجية لبلاد الشام. وقد اعتمد عليها جميع الرحالة حتى الحرب العالمية الأولى. ولكن لا تخلو خريطته من بعض الأخطاء طبعاً. فهو لا يذكر جبل عنزة وقد ذكر قصر الحير باسمين مختلفين وقد وضعه في مكانين مختلفين. ومع ذلك ونظراً لأن جبل عنزة لم يذكر في الخرائط بشكل صحيح

حتى بعد الحرب العالمية الأولى، ونظراً لأن قصر الحير وقصور الإخوان لم تعرف حتى عام ١٩٢٧ (بواسطة رينيه روسود)، عندها لا ينبغي أن يكون الإنسان شديد الانتقاد على هذا الصعيد. وتعتبر خريطة كيبرت من الخرائط الممتازة.

وهناك بعض الخرائط الأقدم وخصوصاً خرائط الرائد جيمس رينيل (عام ١٨٠٩) وخرائط أروسمث (١٨١٦) وخرائط جون ووكير ١٨٦٧ من الخرائط الهامة التي شملت الطريق الصحراوية العظمى، ولكن استطاع الدكتور كيبرت إضافة بعض المعلومات إلى تلك الخرائط. وقد رسم درب السعاة (أي سعاة البريد كما سماها) من دمشق عن طريق بير ميلوسا إلى (حيت) بدقةٍ نسبية ورسم آنفاً الطرق التي سار عليها تشسني وثيلمان وهوبر. وأخيراً رسم الطريق التي سار عليها أوبنهايم من جبل العرب إلى تدمر ودير الزور تلك الرحلة التي حدثت عام ١٨٩٣، وهي السنة التي نشرت فيها خريطته. وبعد سنتين نشر الرحالة الدنيماركي ج.أوستروب الذي زار تدمر وقصر الحير والطيبة والرصافة عام ١٨٩٣، خريطة لمنطقة تدمر وحمص. وقبل نهاية القرن، نشر ادوارد ساشو الذي سافر خلال الصحراء الصغرى مرتين ووصلها من الشرق إلى الغرب، نشر هذا الرحالة خمس خرائط لتلك المنطقة بالإضافة إلى خرائطه للفرات ودجلة، فقد ذهب إلى هناك في بعثة أثرية.

وفي عام ١٩٠٣ نشر روبرت كاربيت نسخة منقحة من كتاب كيبرت عن سورية لإلحاقها بكتاب (بيل) المدعو ((الصحراء والبذور)). أما الخرائط التالية الموثوقة فقد بدئت عشية الحرب العالمية عام ١٩١٤ وذلك لأنه لم يكن هناك سوى بعض المعلومات الدقيقة القليلة المتوفرة (وخصوصاً بالنسبة للجزء الجنوبي لبادية الشام) ولذلك فقد اهتمت وزارة الحربية بالأمر وأخرج السيد دوغلاس كاروثرز كتابه المدعو مليون صحيفة وصحيفة التي غطت جميع الشرق الأدنى بما فيه بادية الشام في الصفحات التي عنوانها بادية الشام وبغداد والجوف والبصرة. وبعد الحرب قام الرائد هولت بمسح الصحراء العظمى وقام السيد فيلبي بمسح وادي سرحان حتى الجوف ثم رجوعاً إلى بغداد. ووضعت الحكومة الفرنسية في سورية خريطة للصحراء الصغرى.

ولقد شهد القرن العشرون فترتين من فترات الاستكشافات الواسعة المجال. الأولى بدأت عام ١٩٠٨ ودامت حتى بداية الحرب العالمية الأولى واشتملت على جميع الجهود الأثرية لكشف النقاب عن المدن القديمة ذات الأهمية التاريخية. وقد اختص هذا البحث بمنطقة شمال تدمر وبالمدن النهرية القديمة على الفرات، وكذلك فقد تجدد الاهتمام بالصحراء

العظمى والجوف وتاريخه المحتمل. وفي شهر كانون الثاني عام ١٩٠٨ عبر النقيب بتلر والنقيب ايلمر وهما من الهنود الإنكليز، وكانا ذاهبين في عطلة، خلال الصحراء العظمى من بغداد إلى دمشق عن طريق الجوف حيث قضيا خمسة أيام وقد ارتديا الملابس البدوية، وكانا أول من سلك هذه الطريق من الشرق إلى الغرب. وبعد قضاء سنة ونصف في سورية وفي بادية الشام (١٩٠٥- ١٩٠٦) بدأ دوجلاس كاروثرز في رحلاته إلى بلاد العرب. وقد عاش مع عشيرة بني صقر وسافر خلال منطقة الشرارات القاحلة شمال تيماء وفي أثناء رحلة العودة قام باستكشاف رمال صحراء النفوذ. ثم إلى رحالة آخرين ومنهم شكسبير وجيرترود بيل وهؤلاء قاموا بمسح حدود صحراء النفوذ، ولكن كاروثرز كان الأول في استكشاف الحدود الغربية لهذه المنطقة الفريدة في بادية الشام. وقد كان لأبحاثه أهمية كبرى في دراسات منطقة شمال شبه الجزيرة وجنوب بادية الشام. وتظهر قيمة أعمال كاروثرز بسبب كونه قد سافر بشكل واسع في الصحارى الروسية والصينية والتركستمانية والمنغولية ولذلك فقد اكتسب خبرة وخلفية ممتازة بالنسبة لتلك الدراسات.

وفيما بين عام ١٩٠٨ وعام ١٩١٥ أضاف ثلاثة رحالة من نوع مختلف إلى معلوماتنا الحاضرة حول موضوع بادية الشام. وهم الويس موسيل وجيرترود بيل والعقيد ليشمان. ويشتهر موسيل باتساع رقعة رحلاته وبصفته أستاذ الدراسات الشرقية في براغ. كانت جامعته تدعمه وقد زدوته مؤسسة الجغرافية العسكرية في فيينا بالمعدات العلمية الضرورية لإجراء بعض رحلاته. وقد سافر حوالي سبع سنين بصبرٍ وأناة جيئة وذهاباً حول بادية الشام وشمال بلاد العرب، ثم اتبع هذه الرحلات بجولة في منطقة البتراء دامت سنتين، ولم تبق منطقة من المناطق إلا وقد زارها وتعرف عليها ابتداء من طرف تدمر الشمالي حتى شمالي نجد. وكان يجوب تلك المنطقة دون مرافقة أحد سوى بعض البدو وخصوصاً صديقه المخلص نوري الشعلان أمير الرولة العظيم. وفي إحدى المرات رافقه الأمير (سكتوس) أمير بارما وذلك في صيف عام ١٩١٢، وتجولا معاً في الصحراء الصغرى وفي جزء من منطقة ما بين النهرين، قد اشتمل برنامجها الذي وضعاه سلفاً على مسح الطريق التي عبروها ومعهم جمع المواد اللازمة طوبوغرافياً ووصف المنطقة بأجمعها وفحص بقايا الحضارات السابقة وعمل المخططات وأخذ الصور الفوتوغرافية وعمل نسخ وصور للنقوش وجمع النباتات. هذا وإن عناوين كتبه تدل على مدى الرحلات التي قام بها موسيل: مثلاً كتاب: البتراء العربية، شمال الحجاز، الصحراء العربية (أي الصحراء العظمى)، أواسط نهر الفرات وتدمر، وشمال نجد. وهناك بعض المناطق الواسعة التي لم يعاينها بنفسه لسوء الحظ فقد فقدت بعض الكتب الأصلية

نظراً لتأخر نشرها وطبعها. إذ لم تنشر هذه الكتب أو دلائل السياح كما يدعونها حتى عام ١٩٢٦ وما بعده. وهناك انتقاد خطير حول هذه الدراسات. فقد فشل موسيل في الاستفادة من أعمال الذين سبقوه ولم يستفد من خرائط ومسح الرحالة الأكفاء الآخرين. مثلاً فهو لم ينظر بعين الاعتبار بشكلٍ كافٍ بعض المناطق الهامة حول تدمر وقد أغفل ذكر بعض الثقات الذين كتبوا عن تاريخ تيماء ولم يراجع ما كتبه شكسبير أو (جرترود بيل) حول حدود النفوذ، ومن المؤسف أن نقول أن هذا الرجل الذي قطع هذه المسافات الهائلة قد أغفل ذكر بعض السمات الهامة في سجلاته. مع ذلك فبالرغم من هذه الإغفالات وغيرها، نجد أنه قد استفاد من بعض المصادر العربية التي كتبت في القرون الوسطى وقد قام بوصف منطقة الرصافة بدقةٍ متناهيةٍ. وتعتبر الملاحق التي دونها وكتبها من أعظم ما كتبه موسيل في دلائل السياح. والقصص التي أوردها تعتبر باردة ولا لون لها بالنسبة للقصص التي أوردها الكتاب الآخرون مثل كتاب (داوتي) عن الصحراء العربية، ولكن أعظم كتابات موسيل تتواجد في كتبه الأخيرة "مثلاً كتب أخلاق وعادات بدو الرولة" فهو يعتبر أن الرولة هم البدو العرب الحقيقيون في المنطقة. وعند استخدام خرائطه علينا أن تتذكر أنه قام بعمل المسح وهو على ظهر الجمل وأن المسافات التي ذكرها غير دقيقة والمعلومات حول المواقع غير الموجودة في الخرائط غير صحيحة وغير دقيقة أيضاً. وهناك انتقاد واحد للخرائط المفصلة التي رسم فيها جميع منطقة بادية الشام، وقد كتب أحدهم حول هذه الخرائط ما يلي: " ليس هناك من أماكن فارغة، فكل إنش مملوء بسطوح مرسومة بعناية، كل التضاريس الطبيعية مرفقة بأسمائها، وهذا أمر مضلل لأنه ليس هناك من وسيلة يستطيع بها الإنسان تمييز الحقيقة من الخيال والمناطق الممسوحة من المناطق الوطنية غير الممسوحة". وقد ذكر هذا الناقد نفسه أنه غالباً ما يكون من الصعب تمييز المواقع والواحات التي تظهر على الخرائط التي رسمها. والحقيقة أن موسيل كان من الرحالة الممتازين بحيث لا يستطيع المرء إلا أن يشعر بعجزه عن نقده وبيان نقائصه كرجل جغرافي. فلو كان إنتاجه أقل غزارة ولو لم تكن الأعمال التي أشغل نفسه بها والميدان الذي لزمه عند نشره كتبه شاملاً، عندها لا حاجة للتنبيه ببعض نقائصه ولحد وفاته. ونظراً لأنه لم يحاول أي سائح آخر رحل إلى بادية الشام أن يقوم بعمل مسح للمنطقة، لذلك يشعر الإنسان أن عليه أن يشير إلى حدود أي عمل ممتاز. ويذكر فيلبي في مقدمة كتابه عن تاريخ سورية الذي نشر عام ١٩٣٠ والتي أشار فيها إلى المجلدات الستة التي كتبها موسيل، بأن هذه المجلدات تعتبر أعظم إسهام منفرد يزيد في معلوماتنا حول بلاد العرب وهو من أفضل الكتب التي نشرت.

وتعتبر جيرترود بيل المرأة الوحيدة التي سافرت في طول بادية الشام وعرضها دون أن يصاحبها أي رجل من جنسها (أي أوروبي). وكان اهتمامها الرئيسي ينحصر في علم الآثار وقد قامت بدراسات مستفيضة في بعض الأمكنة ذات الأهمية الأثرية مثل قصر الأُخيضر. ولكنها كانت مهتمة بالجغرافية أيضاً فقد منحت ميدالية الجمعية الجغرافية الملكية قبل وفاتها بثماني سنوات، وكانت معظم رحلاتها خلال المناطق التي كانت تسميها "المزرعة" مناطق في آسيا الصغرى وسورية. ولكنه كانت مهتمة بالصحراء التي كان لها وقع خاص في قلبها، وكانت مبتهجة بصحبة العرب ومجاملاتهم. وفي عام ١٩١١ عبرت الآنسة بيل الصحراء الصغرى. وقد التحقت بقافلة الشيخ قبيعة في الضمير مع خادمها المخلص فتوح، ثم تقدم الجميع إلى (حيت) ومعهم سبعة تجار كانوا في طريقهم إلى الفرات ليشتروا بعض الأغنام، وكان الفصل منتصف الشتاء فقد قضوا أربعة عشر يوماً على الطريق، ساروا إلى جنوب طريق البريد إلى المحور ثم إلى حصن الهميج وقباذ. ولم تكن هذه أول مرة تشاهد فيها هذه المرأة المراكز الرمضانية إذ أنها قد نزلت سابقاً إلى الجانب الشرقي من نهر الفرات من تل أحمد إلى (حانا)، وقد تبعوا الطريق التي سلكها الإمبراطور جوليان. وفي نهاية عام (١٩١٣) بدأت الآنسة بيل في أشهر رحلة صحراوية لها. وقد كانت تتوق من زمن طويل لزيارة بلاد العرب الوسطى، وهكذا انطلقت إلى نجد وهي تنوي رؤية بعض المواقع الأثرية في طريقها. وقد حاذت قافلتها حدود جبل العرب ومنطقة المنصهرات البركانية بعد أن دخلت خلال برقة والأزرق وبعدها اتجهت غرباً إلى عمان في طريقها إلى البتراء. وقد وجدت في طريقها بعض الآثار الرومانية والبيزنطية الأموية وعندما وصلت إلى جنوب خط العرض ١٣° (على خط الجوف) تأخرت الآنسة بيل برهة في (ديرة) عشيرة الحويطات. الذين حذروها من زيارة الجوف، لذلك اتجهت إلى حائل ومعها أحد عشر من المرشدين من شمر ثم مرت قرب تيماء ولكنها لم تزر هذه الواحة معها. وفي رحلة العودة سارت من حائل إلى مشهد علي وبغداد وبعدها أتمت رحلتها المستديرة وعبرت الطريق من بغداد إلى دمشق. وفي هذه المرة سارت عن طريق تدمر على طول الطريق الرومانية القديمة من (حيت) وقد قضت تسعة عشر يوماً في الصحراء الصغرى. وحسبت المسافة التي قطعتها من دمشق إلى حائل ورجوعاً حوالي (١٥٠٠) ميل، وفي أثناء الحرب ونظراً لمعرفتها الشخصيات القبلية ونظراً لعلاقاتها الودية مع البدو. لذلك فقد عينت بوظيفة في السلك الدبلوماسي في بغداد تحت إشراف السيد برسي كوكس. وبعد الحرب أصبحت أمينة سر المندوب السامي البريطاني في بغداد وضابطة الارتباط ما بينه وبين الملك فيصل. وقد أعطيت ميدالية الفارس البريطاني

لقاء خدماتها السياسية للحكومة البريطانية، ولكنها كانت قد بدأت نشاطاتها الأثرية قبل موتها، وقد أسست ونظمت متحف بغداد الذي يحتوي على المجموعات الأثرية الهامة الذهبية التي وجدت في تدمر (أومر) عاصمة الكلدانيين القدماء. والحقيقة أن إرهاقها في العمل كمديرة لهذا المتحف عجل في موتها، ولقد قيل عنها إنها لم تكتف بمجرد الترحال والمغامرة فقط بل إنها قد خطت بعلوم الآثار خطوات سريعة.

أما العقيد ليتشمان فقد قام بمعظم رحلاته لأغراض سياسية عندما كان يقوم بالأعمال الرسمية في العراق. وقد درس اللغة العربية في دمشق منذ عام ١٩١٠، لكي يستعد لرحلة إلى أواسط بلاد العرب. وقد ذهب إلى هناك لأول مرة بموافقة أحد شيوخ قبيلة شمر. وفي نهاية عام ١٩١٢ ذهب إلى نجد مرة ثانية إلى بلاط الملك ابن سعود في الرياض حيث مهد الطريق لبعثة شكسبير. وفي هذه الرحلة الثانية اتبع طريق البريد من الضمير إلى بير ميلوسة وبعدها توجه جنوباً بمحاذاة الحماد، وكان حرسه مؤلفاً من قوة صغيرة مؤلفة من عشرين بدوياً من قبيلة عجيل. وفي ذلك الوقت كان هناك نزاع دموي ما بين الرولة وقبائل شمر بعد أن استطاع نوري الشعلان أمير الرولة الاستيلاء على الجوف، لذلك فقد شاهد ليتشمان الصحراء العظمى وهي في أسوأ حالات الفوضى من الغزو. وهذه المعرفة بالإضافة إلى الاحترام الذي كان يحظى به لدى البدو خدمه خدمات جُلى أثناء الحرب العالمية الأولى عندما عين مسؤولاً عن العلاقات البريطانية مع القبائل العربية في غربي العراق. ولقد قيل بلسان بعض أُولي الأمر من الرجال الذين يعلمون الأوضاع أن نفوذه بين البدو كان عظيماً لدرجة أن أبقاهم في حالة هدوء خلال الحرب ولم يستجيبوا للدعايات ضد بريطانيا التي كانت صادرة عن الألمان. ولقد ذكر أصدقاء ليتشمان من الضباط البريطانيين أنه كان الرجل الإنكليزي الوحيد الذي كان يستطيع أن يتنكر بالثياب العربية ولا يعرف أحد من الناس إلا أنه بدوي حتى البدو أنفسهم. وبعد ذلك نُقل ليتشمان إلى الموصل كرئيس للقسم السياسي في شمال ما بين النهرين. وفي آب عام ١٩٢٠ انتشرت الإشاعات أن القبائل النهرية في منطقة ما بين النهرين السفلى كانت تستعد للقيام بعصيان منظم ضد بريطانيا فانتقل إلى بغداد وحدثت مناقشة حامية ما بينه وبين أحد شيوخ الديلم مما سبب قتله على يد أحد أفراد تلك القبيلة. وقد ذكرنا قصة قتله في مكان آخر من هذا الكتاب، ويميل بعض المؤرخين لمقارنة أعمال ليتشمان بما فعله لورنس في نفس الوقت (في الجانب الغربي من بادية الشام) ولكن المقارنة واردة ما بين أعمالهما وليس ما بين شخصيتيهما إذ أن طريقتيهما بالتعامل مع العرب كانتا مختلفتين بالنسبة للغرض الذي كان كل منهما يجاهد لتنفيذه.

فالرجلان لم يواجها بنفس المشكلة وحتى الأشخاص الذين اتصلوا بهما كانوا مختلفي النوازع الأخلاقية والقدرات العقلية. فعرب الغرب الذين قادهم لورنس كانوا من الحضر اللذين يسكنون القرى ولهذا فقد ظهر الفرق الآن ما بين الصحراء والأنواع النهرية من العرب، فقد عمل ليتشمان من موقع الاتصال المباشر مع حكومته (في هذه الحالة الجيش) أكثر مما فعل لورنس، ورغم معرفته الحميمة بالعرب فقد حدثت اختلافات كثيرة ما بينه وبينهم. بينما عمل وحارب لورنس معهم ولأجلهم، وقد كان العقيد ليتشمان والعقيد لورنس شجاعين حقاً يتصفان بصفة التحمل والإخلاص ولكن المقارنة بينهما تنتهي هناك، وقبل نشوب الحرب كان لورنس مشغولاً في بعض الأعمال الأثرية قرب كركميش على نهر الفرات وفي أثناء الحرب انحصر عمله الحربي والسياسي في بلاد العرب وشرق الأردن. وحارب الأتراك في شمال الحجاز وتركزت حملاته في منطقة البتراء وبلغت أوج نجاحها باحتلال دمشق. وقد كان شخصية في غاية النشاط أثناء الحرب كأنه شهاب ثاقب ولهذا لا يمكننا اعتباره من الرحالة الذين عبروا الصحراء، ومع ذلك فهو ينتمي إلى بادية الشام كما كان داوتي الذي يضمر له لورنس كل احترام وإعجاب. فكلا الرجلين كانا يملكان قوة بصيرة نافذة وكانا يملكان معرفة ودودة وحميمة للعرب والبدو ولهذا استطاعا التغلغل في الصحراء العربية والصحراء السورية. وقد أهلا نفسيهما للاشتراك في البناء الحر للقبائل البدوية، فإذا كان الإنسان راغباً في فهم شعوب الصحراء وعاداتها والأراضي التي يتجولون فيها، ينبغي عليه أن يلتفت إلى كلا داوتي ولورانس ثم يلتفت بصورة خاصة إلى لورنس لتفسير أحوال داوتي وأحوال الجزيرة العربية.

وفي عشية الحرب العالمية الأولى قام رحالة آخر بعبور الصحراء الصغرى، وهو النقيب زبر فاول وكان يعمل في الجيش الهندي البريطاني وقد حصل على إذن بالغياب عن وظيفته مرتين لتعلم اللغة العربية واللغة الفارسية. وفي أول رحلاته عبر بادية الشام من كربلاء إلى حمص عن طريق تدمر، ونظراً لأن هذه الرحلة كانت آخر رحلة حصلت قبل تدشين النقل الآلي، لذلك كانت ظروف رحلته ذات أهمية خاصة. فقد بدأ النقيب (فاول) من كربلاء بصحبة رجل إنكليزي آخر، ونظراً لأن الطريق الصحراوية كانت خطرة (بسبب وجود البدو) لذلك فقد اتبعت قافلتهم الطريق النهرية العادية إلى الرمادي وحيت وأبو كمال وتوقفت القافلة عند بعض الخانات غير النظيفة. وعند وصوله إلى أبو كمال، قرر (فاول) عدم الاستمرار في السير مع القافلة إلى دير الزور. وبدلاً عن ذلك حصل على أحد المرشدين من البدو (دليل) من أحد التجار المسيحيين في أبو كمال وسار بشكل مستقيم في الصحراء

إلى تدمر حيث خطط بأن يعيد الاتصال بالقافلة قبل وصولها إلى حمص وبعلبك. وقد ركب رجلان الخيول ووضع الواحد منها مؤناً تكفيه خمسة أيام من التمور في الحقيبة على ظهر الحصان (الخُرج) ثم علق فاول قربتين من الجلد مملوءتين بالماء على ظهر الحصان. وأخذ الدليل معه قربة كبيرة (مَطَرة) وقد طويا بعض الحرامات ووضعاها تحت السرج لاستعمال الرجال الإنكليز، وقد استعمل (فاول) الركاب الإنكليز ولكنه ارتدى الملابس العربية ويقول إنه لَبِس هذه الملابس ليس بغرض التنكر بل لحمايته من العوامل الطبيعية أثناء الرحلة ولمساعدته على التغلب على العقبات الطارئة. وقد لاحظ أن طريق القوافل من أبو كمال إلى تدمر كانت مرسومة في خريطته، ولكنه وبشكل فعلي لم يَرَ أثراً لتلك الطريق وأن الأرض التي ساروا عليها كانت صحراء نقية وبسيطة وأن الماء كان نادراً وقد وافق الدليل (المرشد) على أخذه إلى تدمر لقاء مبلغ من المال أودع هذا المبلغ لدى التاجر في مدينة أبو كمال (وهذا التاجر هو الذي عرفهم على الدليل)، وقد تم الاتفاق أن يحصل الدليل على المال المستحق له من التاجر بعد رجوعه من تدمر حاملاً رسالة من فاول كبرهان على سلامة وصول الأمير، ويظهر من هذه التفاصيل كم كانت هناك صعوبات وتعقيدات عند سفر الفرنجي في الطرق الصحراوية الشمالية.

وبعد الحرب عادت الأبحاث الأثرية فجأة لسابق عهدها من النشاط. فقد أدت التحركات العسكرية إلى استكشافات جديدة وأرسلت البعثات من قبل الحكومات والجامعات للاستفادة من اللقيات الجديدة ولتنظيم أبحاث جديدة. وقد كانت الحكومة الفرنسية نشيطة على هذا الصعيد وكذلك الجامعات الانكليزية والأمريكية. ونظراً لأن الصحراء الصغرى كانت واقعة ضمن الأراضي الواقعة تحت الانتداب الفرنسي كان من الطبيعي أن تنظم خدمات خاصة لحكومة الانتداب الفرنسي في سورية ولبنان على هذا الصعيد، وقد جرت الأعمال الميدانية تحت حماية وإشراف ومساعدة الضابط الفرنسيين والجنود الفرنسيين. وقد أرسلت مفرزات (من الفرقة الأجنبية الفرنسية) وخصصت بالأعمال الأثرية بما فيها الحفريات التي جرت تحت إشراف الجنرال جورارو أولاً وبعد ذلك بإشراف الجنرال ويجاند بناءً على طلب الأكاديمية الفنية الفرنسية. وقد سمح للقوة الجوية الفرنسية بالتعاون مع الآباء اليسوعيين في جامعة القديس يوسف في بيروت وخصوصاً مع الأبّين المحترمَيْن أنطوان بويدبارد ورينيه موتريد لإجراء مسح جوي للآثار الرومانية.

وكانت أشهر اللقيات هي التي وجدها البريطانيون في هذه المنطقة. إذ عندما احتلوا الحصن القديم الموجود هناك اكتشفوا بعض الزخارف الجبصية الرومانية في معبد مجاور،

وأوصلوا الخبر إلى العقيد ريتشمان، وكان آخر عمل له قبل وفاته أن قدم طلباً من خلال جيرترود بيل إلى السيد ارنولد ويلسون بأن يسمح بإجراء البحوث هناك. وقد حدث أن كان جيمس برايستد العالم الإنكليزي المتخصص بالآثار المصرية موجوداً في العراق حينذاك، وهكذا ذهب لفحص الآثار في تلك المدينة النهرية الاستراتيجية التي كانت تحت الحماية البريطانية. وقد كانت الصالحية قد تحقق كونها دورا بوروبوس، عندما قدمت الأكاديمية الفرنسية للفنون وفيما بعد جامعة بيل في أمريكا ومؤسسة روكفلر العون المالي للحفريات هناك. ولقد قام بالأعمال العلمية والتاريخية هناك العالم الأثري البلجيكي فرانز كومونت والعالم الروسي ميشال ايفانوفيتش وروستو فنزيف.

هذا وينبغي علينا ذكر عدة أسماء أخرى من أولئك العلماء الممتازين الذين أجروا الحفريات أثناء فترة الانتداب الفرنسي على سورية وذلك لأننا نتذكر أعمالهم دوماً في الصحراء. مثلاً هناك المسيو غبريل وسيريج اللذان درسا الآثار المزدوجة في قصر الحير وقاما ببعض الحفريات في تدمر، وهناك أيضاً (رينيه دوسور) مؤلف كتاب: "طوبوغرافية وتاريخ الآثار في سورية منذ العصور الوسطى" ذلك الكتاب الذي أثار الاهتمام الكافي عند ظهوره عام ١٩٢٧. وقد قام أنطوان بويد بارد بإكمال أبحاث هذا الكتاب بتأليفه الكتاب المفضل "الآثار الرومانية في بادية الشام من عهد تراجان حتى الفتوحات العربية عام ١٩٢٥ـ ١٩٣٢". وهناك كاتب آخر وهو ضابط في الجيش من الواجب علينا ذكره بين دارسي تدمر الفرنسيين وهو فكتور مولر قائد فرقة الهجانة الفرنسية. وقد نشر هذا الضابط كتاباً حديثاً "البدو في سورية والقبائل الصحراوية هناك".

وقد ذكر (دي سور) أن فكتور مولر وبعد ست سنوات قضاها بالاتصال المستمر مع عالم البدو الرحل وشبه الرحل يحق له أن يصفهم أكثر من أي شخص آخر من المكتشفين. وهذا هو الكتاب الذي كان العقيد ليتشمان سوف يكتبه لو أتيحت له الفرصة ولو كان لديه الرغبة. فأبحاثهما تكمل بعضها بعضاً بشكل مدهش فقد كانت أبحاث ليتشمان مقتصرة على الصحارى الجنوبية بينما كانت أبحاث مولر مقتصرة على الصحارى الشمالية.

وفي الوقت نفسه بدأت الآثار في شرق الأردن بإجراء بحوث مستفيضة للحدود الصحراوية فيها. ولكن كانت هناك مجالات بكرٍ لم يتطرق إليها البحث في شرق الأردن بحيث أن الأعمال الأثرية لم تكد تبدأ بعد.

وفي أثناء ذلك كانت الاستكشافات في الصحراء العظمى قد بدأت نظراً لوجود

أسباب أخرى حتى قبل ممارسة النقل الآلي في الشمال، ففي عام ١٩٢٠ وعام ١٩٢١ بدأ هولت استطلاعاً عبر الصحراء العظمى لمسح طريق لسكة الحديد ما بين الرمادي وعمان. وقد قام الرائد هولت بإجراء عدد من الحملات الاستطلاعية على سفوح جبل عنيزة. وفي إحدى المرات صاحبه العقيد ليتشمان.. ولقد اشتمل عمل الرائد هولت بالإضافة إلى سكة الحديد، إرساء قواعد الطريق الجوي للبريد ما بين القاهرة وبغداد، وقد أشرف على إنشاء العلامات الفارقة التي تظهر من الجو. ولقد قطع حوالي ١٤٠٠٠ ميل في منطقة الحماد في سيارات من نوع (فورد) وعبر الطريق من بغداد إلى عمان ثلاث مرات. وكانت طريق السيارات التي خططها مستعملة أثناء حالات الطوارئ لترفد طريق دمشق ـ الرطبة المنتظمة، ولكننا سوف نحتفظ بذكر هذه القضايا في الفصل الأخير من هذا الكتاب.

وعند بدء تسيير خط البريد الجوي للقوى الجوية الملكية البريطانية أجريت عدة أعمال من المسح الجوي للمنطقة ما بين عمان والرطبة والرمادي. ولقد اكتشفت مجموعة النقيب (ريز) عدداً من الآثار القديمة مثل الحظائر الحجرية وأبراج الحراسة في الأراضي البركانية إلى الشرق من قصر الأزيرق. ويظن أن هذه الأبنية رومانية أو حتى قبل عهد الرومان وهي مملوءة بالنقوش. وقد وجدت هذه المجموعة مئتين من هذه النصوص.

وحدثت حملة مشتركة ما بين الرائد هولت والسيد ج.ب فيلبي المعروف برحلاته في أواسط بلاد العرب وبعد استعمالهم لسيارات فورد في الصحراء بشكل غير ناجح قرروا استخدام الجمال لرحلتهم في الجوف. وكان سبب زيارة فيلبي للجوف سياسياً. ولقد انتهز الرائد هولت فرصة وجوده معه لإعادة رسم وادي سرحان والمنطقة إلى الشرق من الجوف بقصد صنع مسح لسكة الحديد ما بين عمان وكربلاء. عن طريق واحة صفاقة في الجوف. ولقد سافر هذان الرجلان الإنكليزيان إلى كربلاء وهي رحلة يبلغ طولها ٦٠٠ ميل مع أنهما لم يخططا لهذه الرحلة من قبل. وقد سبب لهم البدو (الذين كانوا يتنافسون ويظهرون خوفهم الشديد من الوهابيين وغزواتهم) كثيراً من المتاعب والتأخير بحيث بدا لهم أنه من الأفضل أن يعبروا الفرات عل أن يعودوا عن طريق وادي سرحان.

وبعد حوالي تسع سنوات وفي نهاية عام ١٩٢٩ سافر ايلدون روتر الذي كان قد عاش سابقاً في مكة وزار المدينة (المنورة) وقطع بادية الشام في طريقه إلى نجد. وقد سافر من دمشق إلى الحماد ومن ثم باتجاه جنوبي شرقي إلى حائل على طول جانب وادي سرحان وإلى الشرق حتى الجوف. وقد اصطحب روتر معه جملين فحسب ومرشداً واحداً وقد رافق

جماعة من عرب الرولة في قسم من طريقه. وطبقاً لما قاله فقد قاله سافرا ببطء شديد وكانا يرعيان قطعان الإبل على مسافة عشرين ميلاً أو أكثر.

إن آخر اسم سوف نسجله هنا هو اسم الرحالة الألماني كارل رتهارد رضوان[1] الذي بدأ رحلاته مع البدو قبل ربع قرن مضى وكما حدث مع موسيل فقد كان الرولة هم أول من استضافه واستطاع التعرف على الصحراء العظمى برفقتهم ولقد أسعد (رضوان) في هذه الرحلة أن حفيد الأمير نوري الشعلان ووريثه قد اتخذه أخاً له، فرحب به الجميع وقبلوه في حياتهم البدوية. وكما كان الحال مع بلانت، فقد كان الدافع والحافز الرئيسي لرحلات رضوان اهتمامه بالخيول العربية ولهذا فقد أحب واهتم بالقبائل العربية أيضاً. ويقول رضوان إنه لم يكن منجذباً بالمسافات الفارغة البيضاء على الخرائط بل بالبدو الرحل الذين يتجولون دون انقطاع عبر البادية. وقبل بدء الحرب العالمية بثلاث سنوات وبعدها في عام ١٩٢٦ عاش وحارب وغزا وهاجر مع عرب الرولة، فقد ركب خيولهم الحربية وجمالهم السريعة ورافق شيوخهم في سيارات الحرب. وفي أحد المرات ترك حسن ضيافة الرولة وذهب لزيارة قبائل طي وشمر شمال العراق. وقد كتب كارل رضوان كتاباً عنوانه "الخيام السود في بلاد العرب" وصف فيه عادات البدو وتقاليدهم وخصوصاً خيولهم وجمالهم، وقد كتب عدة مقالات في الصحف والمجلات عنهم. والصور الفوتوغرافية التي صورها أثناء تجواله كانت فريدة وقد وصف مغامراته الكثيرة أيضاً.

ولقد أنهى الربع الأول من القرن العشرين عصراً من العصور، وقد ظهرت في هذا العصر الجديد من وسائل النقل الميكانيكية أنواع جديدة من الرحالة. وتضيف كاتبة هذا الكتاب اعتذاراً للقراء بأن القوائم المذكورة سابقاً تشبه إلى حد ما قوائم السفن التي ذكرها ماسفيلد ولكن عذري أن جميع من ذكرت من الرحالة كان من الواجب عليَّ ذكرهم في أمكنتهم الخاصة خلال تلك الفترة الطويلة من المسيرة والتي تبلغ ألف عام حتى ولو أصبحت تواريخهم مملة ومكررة. إنما ينبغي أن يتذكر المرء أن كل شخص قد ركب خلال الصحراء لا بد وأنه قد شعر بالزهو لكونه قد أصبح من رواد الرحلات.

---

(١) مؤلف كتاب الخيام السود الذي ترجم إلى العربية من قبل عبد الادي عبلة وأحمد غسان سبانو ويعتبر مصدراً هاماً في بابه.

الفصل الرابع

القوافل التجارية

والآن وأخيراً وبعد هذه التقارير والتفاصيل والمقدمات من الممكن أن نبحث في أمور التجار وقوافلهم. فالقوافل التجارية هي حقاً العمود الفقري للسفر في الصحراء. فالتجار هم الذين رعوا الاتصالات ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين، فقد حافظوا على استمرار السير على الطرق العظمى، وكانوا هم أنفسهم همزة الوصل والسفراء ما بين مختلف المدن على كلا جانبي الصحراء. فالرحالة الذين ساروا على دروب أكثر التجار ومع أنهم فخورون بأنفسهم إلا أنهم كانوا على العموم أشخاصاً طارئين عرضيين وسريعي الزوال ابتداءً من بداياتهم غير المسجلة حتى الوقت الحاضر، فإن تنظيم هذه الجماعات الهائلة من التجار ووصولهم ومغادرتهم قد شكلت نقطة حساسة جوهرية في جميع المدن المهتمة بالقوافل وشبه المهتمة بالقوافل. وبمرور القرون تنظمت تلك المغامرات الباكرة الأولى ونشأ نظام شامل لجميع الترتيبات المالية، ورغم الغزوات والثورات وتبدل الأُسر الحاكمة في الأراضي المجاورة للصحراء.

تعطينا مكة أول صورة لحياة القوافل كما كانت قبل ظهور محمد صلى الله عليه وسلم ولكن الحقيقة أن الحاجات التي تكيف تجارة القوافل كثيرة للغاية بحيث أننا من الممكن أن نعتبر قوافل مكة مشابهة في جميع الوجوه لأنواع القوافل التدمرية الأولى فضلاً عن قوافل دمشق وحلب وبغداد والبصرة، ابتداءً من القرن السادس عشر حتى القرن التاسع عشر. وقد اتبعت هذه المدن نموذجاً خاصاً متناسقاً فأصبحت عاداتهم وتقاليدهم موروثة، لأن قضية اختيار رئيس القافلة ومساعديه إنما تقتضيه ترتيبات مادية خاصة وتفاصيل مختلفة بالنسبة للتنظيمات التي وجدت مناسبة، فتحولت تلك التنظيمات التي أوجدت بسبب الحاجة والضرورة وتوارثتها الأجيال جيلاً بعد جيل، وأصبحت جزءاً لا يستغنى عنه في تقاليد وأعراف المؤسسة التجارية برمتها[1].

---

(١) لقد اكتشف الأستاذ وسترمان إحدى حسابات القوافل المتاجرة فيما بين بعض الأوراق التي تخص أحد المصريين (من القرن الثالث ق.م) ويدعى زينون. وعندما كان زينون يشتغل موظفاً لدى أبولونيوس أمين خزينة الدولة زمن الملك بطلموس الثاني حاول هذا الرجل منافسة الأنباط في تجارة القوافل وكانت غزة مركز تجارة أبولونيوس وقد وصف زينون في ورقة البردى تجارة غزة بأنها تتألف من أربعة من الإبل، وكانت

١) قوافل مكة العظمى في القرن السابع الميلادي

إذا بدأنا من مكة في بداية القرن السابع يظهر لنا أن حياة مكة بأجمعها ارتكزت على تجارة القوافل. فقد كان كل إنسان في مكة سواء الغني أم الفقير بما فيه النساء أيضاً (كان هناك عدد من النساء التاجرات) يتوق للاشتراك في هذا العمل المربح. فقد أصبحت العائلات القوية أكثر غنى وثروة بعد كل حملة تجارية سنوية، وكانت العائلات الفقيرة توفر كل دينار متواجد معها للمساهمة في هذه المغامرات التجارية. ولقد شكل تجار مكة جميعهم لأنفسهم نوعاً من النقابة، وقد جمدوا أموالهم في صندوق أو جهد مشترك لتجهيز القوافل، وبعد ذلك قسموا الأرباح بنسبة رأس المال. وكان هناك نظام آخر من الديون حيث كانت تجمع الأموال لتجهيز القافلة وبعد ذلك كان الدائنون يتقاضون فوائد باهظة، ومن ثم أتى محمد صلى الله عليه وسلم ودحض وأبطل الربا. وعلى العموم كانت العائلة الواحدة تؤلف مجموعة من المرابين وأصحاب البنوك الذين يستلمون الودائع من أي شخص مهتم بهذه القضايا، وبعد ذلك يتصرفون بالأموال بشكل اقتصادي بقدر الإمكان لمصلحة المجموع من المشتركين (النقابة). مثلاً إذا وجدت قافلة صغيرة مؤلفة من ١٠٠٠ جمل وجهتها غزة فإن الرأسمال المطلوب لهذه القافلة هو ٥٠,٠٠٠ دينار وكانت عائلة بني أمية تدفع القسم الأكبر من هذا المبلغ نقداً ومقداره عشرة آلاف دينار (٥٠٠٠ جنيه إسترليني) وبعدها يستطيع أي مواطن في مكة أن يشارك في جمع بقية المبلغ ولو بنصف دينار. وكانت نفقات الرحلة هائلة وعظيمة ولكن الأرباح كانت أعظم فقد كان الربح ٥٠٪ مؤكداً ومضموناً سلفاً بالنسبة لجميع من أسهم في تنظيم الحملة. وكان من الممكن ضمان

هذه الإبل الأربعة تنقل الحبوب من الجايا وحصر القصب واللحوم الممزوجة بالتوابل من مصر والبلح الذي كان يُصدر إلى غزة من بلاد العرب. وطبقاً لورقة البابيروس هذه فإن هذه القافلة لم تتاجر في المحطات التجارية التي وصلت إليها بل كانت تنقل بعض السلع والحمولات ذات القيمة وكانت تتقاضى أجور النقل. ومن هذا الوصف للقافلة يمكن للمرء أن يطلع على لمحة من النشاط التجاري في فلسطين وسورية القديمة، ولكن هذه القافلة كانت صغيرة وبالنسبة للقوافل العظمى التي انتشرت في السنوات الخيرة. هذا وإن تنظيم قافلة تتألف من أربع جمال وقواعد إدارتها وهي على الطريق، هذه القافلة لا تؤلف أية مشكلة بالنسبة للقوافل الكبرى التي تتألف من ألف جمل وحتى ثلاثة آلاف جمل.

وقد وصفت القافلة المؤلفة من أربع جمال في ورقة من أوراق بردى تعود إلى عام ١٥٩ ق.م وهي الورقة الثانية من أوراق زينزن وعنوانها حسابات الأرباح من قافلة الجمال. أنظر أوراق زينون (المحفوظة في مجموعة أوراق بردى في جامعة كولومبيا في الولايات المتحدة).

هذه الأرباح نظراً لأن المردود العام لهذه الاستثمارات كان يزيد عن ٥٠٪ أو ربما يبلغ ١٠٠٪.

وكانت مكة تجهز قافلتين كبيرتين رسمياً كل عام، واحدة كانت تذهب إلى الحبشة في الصيف والأخرى إلى سورية في الشتاء حيث يمكن الاعتماد على وجود الماء حينذاك مع وجود الكلأ أيضاً. وكانت هناك قوافل أصغر تعمل موضعياً على طول بعض الطرق الفرعية للطرق الرئيسية وكانت هاتان القافلتان كبيرتين وربما كان ذلك لزيادة أمنهما أو لتقليل نسبة المصاريف بالنسبة لكل تاجر على حدة، وكمعدل وسطي كان عدد الجمال في القافلة ٢٥٠٠ جملاً بالإضافة إلى حرسٍ مؤلف من ١٠٠ إلى ٣٠٠ رجل، وبالنسبة لحماية القافلة كانوا ينفقون أموالاً طائلة في هذا السبيل، مثلاً كانت هناك مناطق معروفة في الطريق تتعرض لها القافلة لهجوم كمين حيث يتربص اللصوص بانتظار وصول القافلة. ولهذا فكان قائد الحرس يتخذ الاحتياطات الضرورية لتأمين سلامة قافلته. فإذا كان مثل هذا المكان الخطر قرب مدينة من المدن فإن قائد الحرس كان يؤمن بعض الجنود للحماية أما إذا كان الكمين المنتظر في الصحراء المفتوحة الرحبة فإن بعض القبائل الصديقة تستدعى لتأمين الحماية مؤقتاً في الوقت الذي تمر فيه القافلة في منطقة الخطر.

أما المصاريف والنفقات فهي مشمولة في حسابات القافلة فقد كانت المصاريف السنوية الضرورية لا تقدر ولا تحصى فضلاً عن الأخطار المحيطة بالحملة السنوية. ومن ثم كانت الفوائد الباهظة تطلب لتجهيز القافلة. فكان هناك عدد من الالتزامات الضرورية لإتمام تحضير القافلة ولصيانتها وحمايتها أثناء الطريق حتى عودتها إلى مكة، والرسوم التي تدفع للمرشدين والموظفين الضروريين الآخرين، وكان القسم الأعظم من التكاليف السنوية يدفع للبلد الذي كانت القافلة تمر في أراضيهم. وكانت تجبى من القافلة رسوم المرور والعوائد المطلوبة لاستعمال الآبار والكلأ والأموال التي تدفع مقابل تأمين الحصانة للحرس بحيث يدافعون بإخلاص عن القافلة ضد أي نوع من الهجوم لتخريب ولنهب القافلة.

وهناك إحدى النفقات المحتومة الإضافية الناتجة عن أحد أنظمة تأمين سلامة القافلة. إذ نظراً لأن حمولات إبل مكة (من البهارات والروائح العطرية والعاج والذهب والفضة الخ..) هي من المواد غير القابلة للتلف ولا تتأثر أسعارها بتأخر القافلة عن الوصول إلى الأمكنة المقصودة، فقد نشأت طريقة بسيطة لحماية السلع التجارية ضد الضرر أو الخسارة، فقد كان هناك قائد واحد حائز على مطلق الصلاحية بالتصرف في القافلة وهو مسؤول عن سلامتها وراحتها. وقد كانوا يختارون دوماً رجلاً ذا امتياز يحترمه ويخافه البدو. وعلى عاتقيه كان يحمل المسؤولية الكاملة لمسيرة القافلة وسلامتها وسلامة بضائعها وسلعها،

فإذا أصيبت أي سلعة من السلع بضرر أو سرقت فإن رئيس القافلة وعشيرته مسؤولان عن التعويض عن الأضرار لأصحابها فهو وعشيرته مسؤول أمام مجموعة التجار أو نقابة التجار عن كل (بالة) من البضائع الموجودة في القافلة. ولذلك ولكي يستطيع رئيس القافلة القيام بأعباء مسؤولياته ولمساعدته على التعويض عن الخسائر وتأمين استخدام الرجال الأكفاء بقدر الإمكان، لذا فقد كانت تعويضات رئيس القافلة التي تدفع له عالية جداً، فقد كان عليه واجبات إضافية مثلاً تأمين نظام القافلة، وعقد جميع المفاوضات مع البدو، وكان عليه أن يتأكد أنهم قد أوفوا بعهودهم. وكان رئيس القافلة عادة ينتخب نائباً له تتناسق وتتناغم أعماله وسلطاته معه، ولكنه يبقى الرجل المسؤول أمام نقابة التجار عن سلامة القافلة وحسن سيرها وسلامة سلعهم وأموالهم، فهذه المسؤوليات لا يمكن نقلها إلى كاهل رجل آخر. والحقيقة أن الكفالة الوحيدة لأمن القافلة هي شخصية وهيبة قائدها ورئيسها المنتخب والرهبة التي تقع في قلوب البدو عندما يعلمون أنه ممثل لعشائر وقبائل محترمة يحسب حسابها بحيث أنه كان يدير شؤون القافلة شخصياً.

ومن الممتع أن نعلم أن تدمر كانت تنصب التماثيل تكريماً لرؤساء القوافل الممتازين الذين كان أكثرهم من شيوخ البدو المحترمين. وقد وجد حديثاً أحد الأعمدة الذي يعود في تاريخه إلى القرن الثاني ق. م. في طريق القوافل ما بين تدمر وحيت، وعلى هذا العمود هناك نقش لتمجيد من يدعى سودوس بوليادو وذلك نظراً لأعماله الخيرية المتكررة، ولأنه قد ساعد بكرم وشهامة التجار والقوافل والمواطنين في فولوجيسيا، وقد كرم سودوس من قبل اثنين من الأباطرة الرومان، وفوق ذلك فقد أمر مجلس الشيوخ في تدمر وأصحاب القوافل في تدمر بنصب أربعة تماثيل لسودوس على نفقة الخزينة وثلاثة تماثيل في فولوجيسيا.

وبعد رئيس القافلة كان الشخص الهام في القافلة هو المرشد الرسمي للقافلة أو الدليل ولا تزال هذه الكلمة مستعملة في شمال بادية الشام بمعنى رئيس القافلة. ولكن بالنسبة لقوافل مكة كان الدليل ينظم طول المسيرة اليومية للقافلة وأوقات وقوف القافلة والتفاصيل الأخرى بالنسبة ليوميات القافلة، وقد كان بعض مرشدي القوافل يعملون في أثناء الاضطرابات السياسية والحروب كجواسيس، وكان بعضهم مترجمين أكفاء، ولكن هذا كان خارج نطاق واجباتهم الرسمية، إذ أن العمل الرسمي لهم أولاً وآخراً هو إرشاد القافلة، وكان بعض المرشدبن يورثون أبناءهم هذه المهنة، وكان الدليل يصطحب ابنه الصغير معه في القافلة كتلميذ متمرن لتعليمه النقاط الهامة في عمله فضلاً عن العلامات الفارقة التي تهديه أثناء السفر في الرحلة مع القافلة.

وكـان سـعاة البريـد مـن الأفـراد ذوي الأهميـة في القافلـة، وكـان الواحـد مـنهم يـسمى البشير عنـدما كـان يحمـل الأخبـار الـسارة، والنـذير عنـدما يحمـل الأخبـار الـسيئة. وكانـت القافلة أثناء الخطر ترسل النذير لطلب المساعدة. وكان هـذا الـشخص يُعـرف مـن بعيـد لأنـه كـان يعكـس وضـع سـرجه ويلـبس الملابـس المهلهلـة الممزقـة. وعنـدما كـان أهـالي مكـة يشاهدون البـشير قادماً كـانوا يجتمعـون في سـاحة الـسوق للترحيـب بالقافلـة، إذ أن وصـول القافلة كان حدثاً مشهوداً يحيونه بقرع الطبول، وكانت الجمـاهير معتـادة وتواقـة لمشاهدة تعداد حمولات الجمال وعرض البضائع الموجودة في القافلة.

وكـان أصـغر أفـراد القافلـة مقاماً هـم سـائقو الجمـال ولـيس لنـا مـا نقولـه حـول أولئـك الجمالة الضعاف الأجسام من قلة الغذاء الذين كانوا يسيرون بجانب الإبل، وكانوا إما من الـشحاذين المـستخدمين لـسوق الجمـال لقـاء مبلـغ ضـئيل مـن المـال، أو أنهـم كـانوا أصـحاب الجمـال بعـد أن بـاعوا جمـالهم لتجـار القافلـة لقـاء ديـون علـيهم أو أنهـم كـانوا مـدينين لأحـد أفراد العائلات التي تعمل في تمويل القافلة (بنوك).

وكان هناك بعض الإعانات المالية الضئيلة لقاء النشاطات التجارية لدى سكان مكة. فقـد كـان البـدو الـذين كانـت القوافـل التجاريـة تمـر أمـام سمعهـم وبـصرهم، يتوقـون لأن تكون لهم حصة في تلك التجارة العظمى، وقد كان هؤلاء البدو يجنون بعض الفوائد المادية السنوية لقاء تعاونهم مع التجار سواء كان التعاون إيجابياً أم سلبياً. ومـن الطبيعـي أن يرغـب هـؤلاء في إنفـاق جـزء مـن دخلـهم الـسنوي في سـبيل شـراء بعـض الـسلع الـضرورية، وكانـت الـسلع الـتي يرغبـون شـراءها في الحديـد والأدوات النحاسـية (وبـصورة خاصـة بـشكل أوانـي الطبخ) والملابس المصنوعة من القماش والإسفنجية. وكانوا يشترون البن أو القهوة وبالنتيجة كانت القوافل تحمل بعض الـسلع العينيـة الـتي تبـاع علـى الطريق وتظهـر الـسلع حيـث تقـف القافلة حين يتجمع البدو حولها لشراء السلع والبضائع.

٢) عدد القوافل التي تنتقل سنوياً ما بين سورية وَ منطقة ما بين النهرين ابتداءً من القرن السادس عشر حتى القرن العشرين

لـيس لـدينا أيـة معلومـات مفـصلة حـول مـسيرات القوافـل في باديـة الـشام والحقيقـة أننـا مدينون للرحالة الأوروبيين بما حصلنا عليه من حقائق. وقد كان فان لنسشوتن الـذي كتـب

في عام ١٥٩٨ عن زيارته للبصرة أول من علق بشكل مفصل على كميات القوافل التجارية التي انتقلت سنوياً ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين الدنيا. وقد اقتبس معلوماته وملاحظاته من أقوال بعض الرحالة والمسافرين المعاصرين وغيرهم، لهذا يمكن للإنسان أن يستنتج من هذه المعلومات أنه كان هناك قافلة تجارية كبيرة تقوم برحلة مستديرة ذهاباً وإياباً إلى البصرة. وأن قافلة أخرى من البصرة كانت تقوم برحلة مماثلة ذهاباً وإياباً إلى حلب مرة في السنة أيضاً. وبالإضافة إلى ذلك فقد كان هناك قافلة من الجمال غير المحملة كانت تذهب من البصرة سنوياً لتباع في أسواق حلب. وأنه كان هناك عدد غير معروف من القوافل التي كانت تقوم برحلات سنوية بين حلب وبغداد ذهاباً وإياباً. وبالإضافة إلى رحلات ما بين البصرة وبغداد، وإذا رغبنا بإيراد بعض التفاصيل نقول إنه كان هناك أربع قوافل تجارية كانت تقوم برحلات سنوية ما بين البصرة وبغداد وثلاث قوافل كانت تقوم برحلاتها ما بين بغداد وسورية. وعلى العموم فقد كانت قافلة بغداد تذهب إلى دمشق مرة في السنة وإلى حلب مرتين في السنة[1].

وفي أثناء هذه الفترة بدأ الأوروبيون في دعوة القوافل باسمها العربي (قافلتين) بمعنى الجماعات من الناس والجمال معاً وقد استخدم بيدرو تكسيرا وبعض الكتاب البرتغاليين المتأخرين كلمة قافلة بشكل واسع لتعني مجموعة من السفن أو القوارب المسافرة في نهر دجلة والفرات ولكن بدأ معظم الأوروبيين باستعمال هذه الكلمة بشكل صحيح لتعني القافلة التجارية المؤلفة من الجمال.

ولا يذكر فان لنسشوتن هذه القوافل بالتفصيل فهو يعطينا فكرة غامضة عن عدد كبير من الناس والحيوانات المحملة، والذين يسيرون وكأنهم في طريقهم إلى ساحة القتال يحرسهم حرس مؤلف من عدة مئات من الإنكشارية الأتراك. ثم يتلوهم مزودو القافلة بالتموين وهؤلاء يحملون بعض المواد التموينية ووسائل الترف كالعسل والتمور والأغنام والماعز والدجاج وحتى البيض لبيعها للتجار على الطريق. والآن عندما نقول إن الإنكشارية كانوا يحرسون القافلة فإنما نعني بذلك أن الأتراك العثمانيين كانوا يحمون القافلة، وهذا

---

(١) حتى نهاية القرن الثامن عشر بقيت هذه الأرقام كما هي. ومن الممتع أن نقارن هذه الحركة للقوافل بحركة القوافل التي تسير إلى بلاد الأناضول في الطريق الشمالية. وفي عام ١٨٠٠ كان هناك قافلتان أو ثلاث قوافل شهرية مؤلفة من ٣٠- ٤٠ حماراً كانت تسافر من بغداد إلى الموصل وقافلتان سنويتان مؤلفتان من ١٥٠- ٢٠٠ بغل كانت تسير من بغداد إلى القسطنطينية.

يعني باختصار أن السلطان وباشواته كانوا يقومون بمجهودات لرعاية التجارة ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين. والحقيقة أنه لم يكن هناك من حاجة لحرس كبير لأن البدو في القرن السادس عشر قد أقلعوا عن عادة النهب والسلب على طول الطرق الصحراوية.

وقد لاحظ لنسشوتن أن التجار من جميع الأمم والممالك والنحل كان يسمح لهم بالسفر مع القافلة، عدا التجار الأسبان والبرتغاليين الذين كان يُنظر إليهم نظرة شك وارتياب، وهذه شهادة ضد تينك الدولتين اللتين كانتا قويتين في ذلك العهد. وكان الأسبان مرهوبي الجانب لأنهم حاولوا التحالف مع الإيرانيين، وأما البرتغاليون فكانوا مكروهين بسبب تدخلاتهم في شؤون تجارة الخليج العربي، وقد حاول بعضهم السفر مع القوافل وهم متنكرون بشكل تجار فرنسيين أو إنجليز أو بنادقة، من الذين كان لهم مصالح تجارية في حلب، ولذلك فكانوا مقبولين للسفر مع القوافل. وعلى العموم فقد كان سعاة البريد البرتغاليون لا يستطيعون التسكع وإضاعة الوقت مع القوافل الكبرى. إذ كانوا يحملون رسائل مستعجلة. وهكذا ففي خلال ال ١٥ عاماً (بعد عام ١٥٩٨) كان التجار الأوروبيون الذين يعبرون الصحراء يفعلون ذلك برفقة القبائل التجارية. وقد ذكر أحدهم وهو بيترو ديلا فالي أنه لم يكن مرتاحاً للسفر برفقة حشد هائل. وقد اقتصر على الانتظار إلى أن تسبقه القافلة وبعدها يبدأ المسير أثناء اشتداد حركة سير القافلة بعد ثلاثة أيام تقريباً ومعه قافلة صغيرة مرافقة وكان يأمل بذلك تجنب الإزعاجات فضلاً عن الاستفادة من وجود القافلة الكبيرة المحروسة بمقربة منه.

وكانت القوافل الحلبية تتبع الطريق الصحراوية العظمى (أنظر خريطة الرائد رينيل) عدا عن القبائل التي تذهب من الطيبة أو قصر الحير التي كانت تفضل أن تسلك الطريق المباشر إلى مشهد الرحبة، ومن ثم تتبع مجرى الفرات إلى قبيصة قبل أن تتصل بالصحراء مرة ثانية، وكانت بعض القوافل وخصوصاً التي ينظمها العرب دون مصالحة الأتراك، كانت تسافر عن طريق المسالك الرومانية القديمة ما بين تدمر وحيت إلى الشمال من بيرميلوسا ولكن الطريق الصحراوية الكبرى لم تستعمل كلياً قبل منتصف القرن السابع عشر. وكانت التجارة الذاهبة عن طريق بصرى تتجه عادة إلى هرمز ولكن البضائع كانت ترسل إلى الخليج العربي بواسطة القوارب من البصرة إلى هرمز.

ومن الممتع أن نلاحظ أنه ابتداء من منتصف القرن السابع عشر بدأ استعمال نظام جديد للبريد. فقد كانت القوافل تتصل ببعضها أو بالأمكنة التي تقصدها بواسطة الحمام الزاجل.

بينما كان (باشي) القافلة يعلن عن مكان قافلته بواسطة إطلاق الحمام الزاجل وعن الأحوال الأمنية في المنطقة بنفس هذه الطريقة (وذلك لمصلحة القوافل الصغيرة غير الرسمية)، وكان الحمام الزاجل يستخدم لطلب المعونة للقافلة في حالة تعرضها للهجوم، وكان هذا الاستخدام للحمام الزاجل فرعاً من التنظيمات المنتشرة في الإمبراطورية التركية، وأما مدى استخدام الحمام الزاجل فسوف نصفه في الفصل الذي يعالج الخدمات البريدية في الصحراء.

وفيما بين القرن السادس عشر والقرن العشرين بدأت طرق القوافل تتجه إلى الشكل الحديث، فقد بدأ استعمال التقاليد الحديثة للاستعدادات الأولية التي نتج عنها بعد مضي شهرين أو ثلاثة أشهر تجمع بعض الوحدات المتحركة المختلفة الأنواع تعرف باسم القافلة. وعندما كان يحين وقت تحرك القافلة كانوا يختارون رئيس القافلة، وكان هذا الشخص الهام يُختار من قِبل جميع التجار وأصحاب الجمال، وبعد ذلك يجب الحصول على موافقة الباشا، وبعد ذلك كان قائد القافلة الذي كان يطلق عليه الأتراك اسم باشي القافلة (رغم أنه كان دوماً من شيوخ العرب) يرعى شؤون القافلة شخصياً، فهو الذي يحدد برنامج السير والطرق الواجب اتباعها وهو الذي يشرف على اختيار المؤن والتجهيزات اللازمة للقافلة، وكانت من واجباته الأولى (بالاتفاق مع التجار) تقييم قدرة كل جمل على الحمل، وتقرير نوع السلع التي يجب أن يحملها الجمل. وفي نهاية القرن الثامن عشر كانت أسعار نقل البضائع تختلف ما بين ٨٠ ـ ١١٠ قرشاً سورياً (حوالي ٢٠ ـ ٢٧ جنيهاً إسترلينياً) ولا نستطيع تحديد الأسعار قبل ذلك التاريخ.

وعندما تستعد القافلة للسير بعد الاستعدادات قد تدوم من شهرين إلى ثلاثة أشهر، يبدأ الباشي بممارسة أعماله فيقسم أولاً الجمال إلى فرق تتألف كل فرقة من ١٢ ـ ١٥ جملاً. وكانت كل فرقة من هذه الفرق تحت إشراف الجمّال الأكبر أو الشيخ، وكان كل أولئك الشيوخ مسؤولين لدى الشيخ الأكبر وهو شيخ القافلة، وهو الذي يعطيهم أمر السير ويحدد لهم موافقتهم في خط السير ويعين لكل جماعة نصيبها في الحراسة، وهذا النصيب يتقرر بشكل نسبي. فقد كان يخصص حارس خاص لكل جمل محمل بالأقمشة الحريرية أما الأحمال المحتوية على بقية أنواع البضائع فكان يخصص لكل جملين حارس واحد (مثل أحمال السكر أو القهوة والفلفل الخ...).

وكما هو الحال في القوافل المكية استخدم الرجال المرشدين (الدليل) وكان الموظفون الآخرون في القافلة يشتملون على المؤذن الذي كانت وظيفته دينية وقضائية والقهوجي وهو

الذي يصنع القهوة ويوزعها على الشيوخ والتجار وسائقي الجمال والجنود. والبيرقدار أو حامل العلم الذي كان يركب في مقدمة القافلة، وكان أهمهم جميعاً مساعدة الباشي، وهو الشخص الذي كان من الممكن مقارنته بضابط الارتباط. وكان واجبه الأساسي إدارة نظام القافلة ومساعدة الباشي على حفظ النظام في تلك الجماعة الكبيرة العدد. وكان يعطي الإشارة للمغادرة يومياً وفي بعض الأحوال كان يطبب الرجال والحيوانات وقت الحاجة. وكان شيوخ القافلة مسؤولين عن دفع المال للمؤذن والقهوجي والشواس (مساعد الباشي).

وفي أثناء مسيرة القافلة كان الجميع يجاهدون في السير بشكل مجموعات تحرسها بعض القوات المسلحة في الصحراء سيراً على الأقدام قرب الجمال المحملة، ويسير البيرقدار على رأس القافلة ويظل علمه ملفوفاً ما عدا أيام الأزمات والخطر. وأما الباشي فيظل مرافقاً للشيوخ الآخرين ويسبق بقية القافلة مسافة ثلاثة أميال. وهؤلاء يؤلفون الحرس الأمامي وعندما يظهر لهم أنهم قد أصبحوا بعيدين عن القافلة يتوقفون قليلاً مدة ساعة للراحة وشرب القهوة والتدخين بينما تلحق بهم بقية القافلة.

وأما الاستراحات الليلية فتحدث بعد استكشافات واستطلاعات دقيقة وتنفذ جميع ترتيبات المبيت بالسرعة الكلية. وكانت العادة أن ينصب الباشي خيمته في وسط البقعة التي يختارها لاستراحة الجمال وكان الشيوخ ينصبون خيامهم حول خيمته. وكانت الجمال تترك لترتاح وترعى بعد أن تزال عنها الأحمال وكانت أمكنة الاستراحة تختار ليس بالنظر لقربها من الماء فحسب، بل لإمكانية وجود الكلأ من الأشواك التي تتغذى عليها الجمال ثم ترجع إلى مكان الخيام عند هبوط الظلام. ولكن قبل المبيت الليلي كان المؤذن يدعوهم للصلاة وبعدها يتناولون طعام العشاء. وكانت تشكل حلقات صغيرة ومجموعات منفصلة من الشيوخ والتجار والجمالة والجنود حيث يتناولون الوجبة المطبوخة الوحيدة يومياً. وبعد العشاء كانوا يعقدون اجتماعاً عاماً للشيوخ يرأسه الباشي. وكان أول ما يضعونه ترتيب برنامج العمل لليوم التالي وبعدها يبحثون في قضايا العدالة، ولهذا المجلس مطلق السلطة على كل أفراد القافلة بموجب القوانين والأعراف التي صيغت لمصلحة الجميع وفرض العقوبات على جميع المخالفين. وعند النظر في القضايا القانونية كان الباشي والمؤذن يقومان بإعلان الأحكام التي يقوم بإعلانها القاضي عادة. ونظراً لأن سلامة القافلة جميعها تعتمد على الطاعة العمياء للباشي وعلى مقدرته على إحلال السلام والنظام في القافلة لذلك فقد كانت القرارات تصدر دون المناقشات الشهيرة عند العرب، وكانت أوامر المجلس تنفذ بسهولة بالغة. وكانت المخيمات ترتب بشكل مربع أو دائري. وكانت

(بالات) البضائع تكدس بعضها فوق بعض لإنشاء سور حول المخيم والخيام وكانت الجمال تناخ وساقا الواحد منها تحبسه خارج الخندق الذي تحتله الأحمال. ولكن إذا كان هناك تهديد بهجوم ليلي سوف يحدث على القافلة، فإن الجمال كانت تناخ بين الخيام وحول البالات. وخلال الليل سواء كان هناك تهديد بالهجوم على القافلة أم لم يكن كان الحراس يقفون طول الليل لحراسة القافلة النائمة.

هذا ويظل العمل بهذا الروتين قائماً ما لم يحدث خطر. أي إذا كان من المتوقع حدوث غزو أو غارة، وفي هذه الحالة كان رجال القافلة يصطفون بنظام تام والواحد منهم إلى جانب الآخر ليساندوا الجنود المرافقين، فإذا صدف وقابلتهم قبيلة معادية من البدو عندها لا بد من حدوث معركة فعلية. أما إذا تصدت عصابة من اللصوص لمواجهة القافلة على حين غرة عندها يتصدى الحرس لمواجهتهم بكل حزم ونشاط. ولكن إذا لم يستطع المهاجمون إخفاء حركاتهم فإن رئيس القافلة (الباشي) يستعد لمواجهة الأمر بالسرعة المطلوبة، وذلك باتباع نفس الخطرات التي تتبعها القافلة في أثناء المبيت الليلي. أي أن تناخ الجمال خلف متراس من الحمولة مرتبة بشكل مربع أو دائري وهذا المتراس يؤلف جداراً علوه حوالي أربعة إلى خمسة أقدام. ونظراً لأن حمل الجمل الواحد يتألف من زوج من البالات ووزن الواحدة منها من ٢٥٠-٣٥٠ باوند لذلك فإن مجموع البالات يؤلف متراساً لا باس به وكان أفراد القافلة يقاتلون وهم خلف الجمال فهم يؤلفون جيشاً ضارباً مترجلاً.

ولقد تغيرت الترتيبات لحماية القافلة ما بين القرن السادس عشر إلى القرن التاسع عشر. ففي القسم الأول من العهد العثماني كان الجنود الإنكشارية الأتراك هم الذين يحمون القوافل تحت قيادة ضابط تركي برتبة نقيب، ولكن سرعان ما أصبح هؤلاء الجنود الغرباء حجر عثرة أمام رفاقهم من العرب، ولم يعودوا يتمتعون بالشعبية الكافية بينهم بحيث لم يعد أحد يعترف بقيمتهم في الدفاع عن القوافل، وبالتدريج حل محل هؤلاء بعض المرتزقة الأتراك.

فلقد تخصصت إحدى القبائل من عرب نجد تدعى عُجيل بالدفاع عن القوافل فضلاً عن تقديم الجمال المطلوبة لها. وفي القرن الثامن عشر دعا أحد باشوات بغداد (حكام بغداد الأتراك) قبيلة عجيل لتترك أراضيها في أواسط شبه الجزيرة العربية وتهاجر إلى العراق لمساعدته في إخماد ثورة قامت ضده. وبعد أن قامت هذه القبيلة بمساعدة الباشا بكل كفاءة ونجاح قررت البقاء في الشمال بدلاً من الرجوع إلى نجد. وقد استقر الكثير منهم

على الضفة الغربية من دجلة في بغداد وكثير منهم استوطن في قرية الزبير قرب البصرة والقليل منهم في دمشق وحلب.

ونظراً لكون هذه القبيلة ذات ميول عسكرية وتجارية أصبحت لهم ارتباطات حميمة مع الأتراك (حتى أنهم كانوا يساعدون الأتراك في فرض النظام على الجنود الانكشارية من زمن إلى آخر) وسرعان ما أصبحوا عنصراً لا يستغنى عنه بالنسبة للباشا في بغداد. وكانت النتيجة أن حازوا على عدة امتيازات لأنفسهم، لم يكن أقلها الامتياز بحراسة القوافل التجارية ما بين منطقة ما بين النهرين وسورية. وفي نهاية القرن الثامن عشر كانوا هم الوحيدين الذين سمح لهم بتشكيل القوافل وقيادتها خلال بادية الشام، ولهذا أصبح كل قائد قافلة (باشي القافلة) من أحد شيوخ عجيل. وكان الحرس والجنود المنتخبون لحماية القافلة من قبيلة عجيل أيضاً. ولكن كانت تلك القبيلة تؤجر حقها في حماية القوافل لقبائل أخرى. وقد كان معظم الجنود والحراس من مالكي الجمال الذين كانوا يؤجرون جمالهم للتجار. ولهذا وعندما كانت تحدث أي معركة على الطريق فإن الجنود والحراس كانوا يدافعون عما يملكونه من الجمال فضلاً عن التجارة التي تقاضوا أجرة حمايتها، ولهذا فإن هذا الاهتمام المزدوج بحماية القافلة نابع من حماستهم التي يُضرب بها المثل ومن شجاعتهم، والحقيقة أن قبيلة عجيل بغض النظر عن الدوافع من الفائدة الشخصية إلا أنهم قد أظهروا أنهم محاربون أبطال شجعان. وقد حدث في أثناء بعض المعارك أن قتل أفراد قبيلة عجيل كثيراً من الأتراك دفاعاً عن البدو والعرب الذين يعتبرون أنفسهم حماة لهم، فقد كانوا من أصدقاء قبيلة عنزة الخلص. وبالمناسبة فقد أصبحت قبيلة عنزة بعد عام ١٧٠٠ أهم وأقوى قبيلة في بادية الشام.

وتؤلف العلاقات ما بين قبيلة عجيل والقبائل الأخرى، إحدى القضايا والمعضلات الصعبة والشاملة التي تتعلق بمواقف البدو بالنسبة لجميع القوافل التي تعبر أراضي البدو. والحقيقة أننا لا يمكننا معالجة هذا الموضوع إلا بعد معالجة موضوع القوافل الخاصة بالرحالة الأوروبيين في الفصول القادمة. ولكن يمكننا القول على العموم إنه مع أن غالبية القبائل البدوية كانت تظهر الصداقة مع قوافل التجار العامة أكثر من القوافل الخاصة، إلا أن هذه الأخيرة أي القوافل الخاصة كانت تجتذبهم بشكل واضح. فالقوافل الخاصة تستهوي القبائل لنهبها والاستيلاء عليها، ولهذا فقد اخترع شيوخ القبائل الكبار نظاماً معقداً من الإعانات المالية أو الجزية تفرض على القوافل الصغيرة باسم (الخفارة)، ويتقاضونها من كل قافلة تعبر الصحراء لقاء تأمين الحماية من هجوم أفراد قبائلهم.

وكانت الأموال التي تجبى لقاء هذه الحماية تختلف بالنسبة لحجم وثروة كل قافلة كانت تعبر الطريق. وفي أول الأمر كان رئيس القافلة (الباشي) يقوم شخصياً بالتفاوض مع البدو في الوقت الذي تبدأ به القافلة بالمسير، وكلما كان له نفوذ وهيبة لدى القبائل كانت الشروط التي يتوصل إليها أكثر ملاءمة لمصلحة القافلة. وبعد أن تعهدت قبيلة عجيل بالالتزامات بالنسبة للقوافل زادت أواصر الصداقة بينها وبين قبائل البدو الأخرى مما سهل الأمور لباشي القوافل بأن يعبروا الصحراء بأمان. وكما قال الرائد تايلور: هناك عميل عربي متحرك في جميع المدن المحاذية للصحراء، ولهذا العميل مطلق الصلاحية بالتفاوض مع جميع القبائل التي سوف تمر القبائل في أراضيها. وهذا العميل كان يؤمن إذن المرور عند الطلب لأي رئيس قافلة (باشي) من قبائل العجيل لقاء دفع مبلغ من المال يتناسب مع ثروة القافلة وعدد الجمال المشتركة فيها، وكان هذا العميل يقسم الأموال التي يحصل عليها بين شيوخ القبائل التي تمر القافلة ضمن أراضيها. (بعد أن يخصم عمولته الخاصة به من المبلغ الذي يتقاضاه)، وكانت القبائل المختلفة تحترم تعهد عميلها بعدم الاعتداء على القوافل المارة بطريقهم.

وهناك عامل آخر يدخل في هذا الموضوع وهو حالة الفوضى أو عدم الفوضى بالنسبة للصحراء في الوقت الذي كانت القوافل تعبر فيه الصحراء. وقد لاحظ فان لنسشوتن عام ١٥٩٨ أن السلامة والأمان كانت نسبية في الطريق الصحراوية الكبرى. وبعد أقل من سبع سنوات بدأت أحوال السفر في الصحراء بالتحول إلى الأسوأ. وقد وصف بيدرو تيكسيرا حالات الغزو، والهجوم إذ قال إنه حدث قرب مشهد علي أن هاجمتهم جماعة مؤلفة من خمسين لصاً من الأعراب، هجموا عليهم بنظام عسكري ممتاز، وكان في المقدمة أفضل الرجال المسلحين الذين كانوا مندفعين وهم ينشدون الأناشيد الحربية لتشجيع بعضهم بعضاً. ثم يذكر أن القافلة قد هُوجمت بعد ذلك على يد بعض الفرسان العرب المسلحين بالرماح، وقد غنم هؤلاء الغزاة (٢٠٠) جمل ساقوها أمامهم مع أحمال من التمور وبعض السلع التجارية، وقد نزعوا ثياب عدد من التجار. ومن هذه القصة يتبين لنا كيف كانت حالة البدو في تلك الأيام، ثم إن هؤلاء الغزاة أعادوا الجمال التي نهبوها وعددها ٢٠٠ جمل التي صدف أن كانت تخص أمير (حانا)، عندما علموا من الجمّال الذي كانوا قد أسروه مع الإبل أن هذه الجمال كانت للأمير، وأنها كانت في عهدته وأنه هو نفسه صهر من أصهار أحد الشيوخ في القبيلة المهاجمة، ولم يسجل الكاتب أن الأحمال المسروقة قد أعيدت إلى أصحابها

مع الجمال، ومن غير المحتمل أن يكونوا قد أرجعوها ما دام أن التجار قد استأجروا الجمال المذكورة.

وبعد حوالي عشرين عاماً نجد (بيترو ديلا فالي) يذكر الكثير حول أخطار ومصاعب السفر في الصحراء. فلقد كان هناك طبعاً عدة صعوبات ومشاكل عام ١٦٢٥ عندما قام هذا الرحالة برحلته. إذ حدث في تلك السنة أن كانت هناك فترة خاصة عندما كانت بغداد تحت حكم أحد الخانات الذي يمثل شاه إيران. ففي تلك الفترة لم يكن شاه إيران مسيطراً على خان بغداد المغولي فحسب، بل على حليفه البدوي المرهوب الجانب وهو الأمير ناصر. الذي شجعه شاه إيران على التصدي للقافلة التي تأتي من البصرة كل عام ونهبها. ففي تلك الحادثة نجح الأمير في نهب القافلة بناءً على توصية من الشاه، وفوق ذلك فقد أثر على كثير من أفراد القافلة للعمل في خدمته ومساعدته في تنفيذ أغراضه الشخصية الدموية، فقد قُتل (باشي) رئيس القافلة وأُجبر ابنه على استلام قيادة القافلة بدلاً عنه، ولكن ولحسن حظ التجارة السورية الصحراوية لم تتكرر هذه المأساة، إذ لم يجد البدو أن من مصلحتهم التحالف مع الشاه فقد كانوا يجنون أرباحاً طائلة من المساعدات المادية التي كانت تدفع لهم عن طريق رؤساء القوافل مقابل تعهدهم بحماية تلك القوافل.

وأخيراً ها نحن نسمع (جان تافيرنير) يقص علينا قصصاً من نوع آخر. إذ حدث مرةً أن أوقفت قافلتهم من قبل واحد من أقوى أمراء العرب. فتقدم باشي القافلة وحاول رشوة الأمير ببعض الهدايا الثمينة، ولكن الأمير رفض قبول هذه الهدايا وطلب دفعة نقدية مقدارها ٤٠٠ كراون (حوالي ١٠٠ جنيه إسترليني) وأصر على ذلك. ومع ذلك وبينما كان الأمير ينهب القافلة إذا به يرسل سلالاً من المؤن لإطعام أفراد القافلة مدة الأيام الثلاثة التي أُوقفت فيها تلك القافلة. وفي مناسبة أخرى أوقفت قافلة تافيرنير من قبل جماعة من البدو يقودها شيخان صغيرا السن. وقد نهبت هذه الجماعة القافلة ووجدت من بين أشياء أخرى بعض الصور المنحوتة التي كانت تخص تافيرنير. وقد أصر اللصوص على "شراء" هذه الصور بمبلغ ١٢(دوكاتا) رغم احتجاج الأخير. هذا وينبغي أن تضيف أن قافلة تافيرنير كانت قافلة صغيرة لا يزيد عددها على ٦٠ جملاً، وأنه كان أحد أواخر الأوروبيين الذين سافروا ما بين حلب والبصرة في مدة قرن من الزمان. فقد ساءت الأحوال في الصحراء فيما بعد ذلك حتى حلّت تلك الفترة المؤلفة من ثمانين عاماً من الفوضى التي لم تَنْتَهِ حتى منتصف القرن الثامن عشر.

ولقد كان وليم بيوس أول أوروبي استخدم الصحراء العظمى في القرن الثامن عشر فكتب يقول: "إن طريق حلب ـ البصرة (في عام ١٧٤٥) أكثر أماناً من أي طريق أخرى مع أنها ليست آمنة بحيث تجعل حيازة الأسلحة غير ضرورية، وذلك لأنه من المستحيل أن تُلائم جميع الرحالة في الصحراء الذين لا يفضلونها أيضاً، ومع أن القبائل الصغيرة تخشى القبائل الكبيرة، ومع ذلك فكثيراً ما تحدث المشاحنات وتتعرض قوافل بكاملها لعملية النهب والسلب كما حدث في السنة الماضية للقافلة المسافرة من دمشق إلى بغداد. وبعد رحلة بيروس هذه لمدة قرن من الزمان عاد النشاط إلى الطريق الصحراوية العظمى (كما ذكرت في الفصل السادس) ولقد ذكرها ادوارد آيفس عام ١٧٧٣ بأنها الطريق العامة المألوفة لدى القوافل المسافرة من حلب إلى البصرة.

وبعد أقل من عشرين عاماً وبالتحديد عام ١٨٠٧ استطاع أوليفير القول إنه إذا وجدت قافلة حسنة النظام مع حرس كافٍ فهي لن تخشى من أي غزو يقع عليها من قبل البدو، وتستطيع أن تثق بحماية الشيوخ الكبار بعد أن يدفع لهم الرسوم والأموال اللازمة.

أما قوافل البصرة وكما تطورت في منتصف القرن الثامن عشر فلها خصائص وصفات خاصة ممتعة. فلم يكن لتجار البصرة أي وقت محدد للسفر في كل عام. فإذا سنحت الفرصة لهم وبدأوا بالمسير كان عليهم طلب الإذن من باشا بغداد، الذي كانت أراضيه تقع فيما بينهم وبين سورية، والحصول على الترخيص بالمسير. وفي بعض الحالات، ولكي يحصلوا على الترخيص الرسمي المرغوب فيه، كان عليهم أن يدفعوا للباشا مبلغاً من المال معادلاً للمبلغ الذي سوف يدفعونه كرسوم في حالة عبورهم أراضيه (أي يصبح الباشا شبيهاً بشيوخ القبائل التي تحمي القوافل) ولهذا فقد كانوا يفضلون الدفع له شخصياً. وكان التجار ينتظرون وصول السفن من الهند وخصوصاً تلك القادمة من البنغال التي كانت تصل عادة في شهر حزيران، وهكذا تستطيع القافلة مغادرة البصرة في حوالي منتصف تموز.

وكانت قوافل البصرة لا تقل في تنظيمها عن قوافل بغداد وحلب ودمشق. فقد كان التجار هم الذين ينتخبون رئيس القافلة (الباشي). وكان كل تاجر يساهم بدفع النفقات الإضافية غير المتوقعة بسبب بعض المخاطر الطارئة، فإن تجار القافلة كانوا يساهمون بالدفع بالتساوي. وكان تجار البصرة يحبون بعضهم بعضاً ويتعاملون بشكل اجتماعي ممتاز خلال الرحلة التي تبلغ ٧٧٠ ميلاً، وكان تضامنهم كافياً لرد جميع الأذيات عنهم، مثلاً وقاحة الجمّالة وغلاظتهم. وكانوا يسيرون وهم مرتاحو البال وكل منهم قد جهز

نفسه بخيمة وبعض الأدوات اللازمة لراحتهم، وكانوا يتوقفون عند الظهر لشرب القهوة أو لتناول بعض المشروبات.

ولكن القوافل التجارية كانت اقل أهمية من الجمال الخفيفة غير المحملة التي كانت تغادر البصرة كل سنة قاصدة حلب. فقد كان الطلب عظيماً في الإمبراطورية العثمانية على الجمال الخفيفة بحيث كان تجار الجمال يبيعون من ٣٠٠٠ ـ ٤٠٠٠ جمل منها كل عام نقداً. وكانت مواعيد السفر السنوية لهذه القافلة تُحدد بحيث تصادف أوج حركة السوق في سورية، وهذا يقتضي تركها للبصرة وفيما بين منتصف أو نهاية نيسان ومنتصف حزيران. وكان أصحاب الجمال يسوقون جمالهم إلى حلب ويبيعون العدد الذي يستطيعون بيعه منها، وبعد ذلك يعودون بعد أن يُحملوا الجمال غير المباعة بالبضائع. وكانوا أحياناً يلتقون بالقافلة التجارية التي كان موعد وصولها إلى البصرة في هذا الوقت، أي خلال شهر تشرين الثاني أو كانون الأول بعد بدء هطول الأمطار. وقد استطاع (بلاسند) الذي سافر مع قافلة للجمال عام (١٧٥٠) أن يلقي الضوء على الحقائق المجردة التي قدمها لنا بيواس (وكاريشال) اللذان سافرا كلاهما مع بعض القوافل التجارية. وهو يخبرنا أن الحيوانات التي استخدمت في تلك القافلة كانت من إنتاج الصحراء، وأن معظمها كانت تزود على يد أحد شيوخ الأحساء (والأحساء إقليم واقع إلى الشرق من نجد على الخليج العربي مقابل جزر البحرين)، وكانت جماله تؤلف نواة القافلة، وكانت هذه النواة تتضاعف مرتين أو ثلاث مرات خلال الخمسة أو الستة أيام الأولى لبدء سير القافلة، أي وهي سائرة خلال بعض الأقاليم التي تربي الجمال. وكان شيخ الأحساء يزود القافلة بالحرس وعددهم حوالي ١٥٠ رجلاً يمتطون الهجن، وكان معظم رجال القافلة المسؤولين من البدو. أما الجمال فلم تكن موثوقة بعضها إلى بعض، أي بكميات تتراوح ما بين السبعة والثمانية جمال كما كانت العادة في إيران، بل كانوا بدلاً من ذلك يسيرون فرادى دون نظام وكانوا يرعون العشب في الطريق، ولم يسمح بحمل البضائع على هذه الجمال رغم أن قليلاً من الناس كانوا يحملون البضائع عليها. وعلى العموم فلم تكن هناك أية متعة للسفر مع القافلة بالنسبة للشخص الأوروبي، إذ كانت القوافل لا تقف عند الظهر للاستراحة وتناول بعض المنشطات، ولم تكن تلك القوافل تحمل الخيام أو تنصبها ولا حتى (باشي) أو رئيس القافلة.

هذا ومن الصعب التعميم بالنسبة لحجم القوافل السنوية، إذ أن عدد التجار وحيوانات الحمل المستأجرة عندهم كانت تعتمد على عدة أشياء. وبصورة رئيسية على الأوضاع العامة بالنسبة للتجارة وتفاوت الطلب بالنسبة لأي سلعة من السلع، وهذا بدوره يعتمد على المكان

الذي تقصده القافلة نهائياً أكثر من الأمكنة التي يمكن الوصول إليها سريعاً. فالأخطار التي تتعرض لها المغامرات التجارية اقل مرونة في القرن الثامن عشر مما أصبحت عليه في القرن التاسع عشر. ففي الأيام القديمة كانت البضائع الجديدة غير المجرّبة غير مرغوبة تماماً، ولم تكن مطلوبة أبداً. لهذا فقد حرص التجار على التعامل بالسلع ذات الشهرة والشعبية التامة، وينطبق هذا على التجارة التي كانت تُحمل على هذه الطرق على الأقل.

يجد الإنسان أن مختلف المسافرين يقدمون تقديرات مختلفة حول عدد الجمال في قوافلهم. فالأعداد المسجلة لقليل من القوافل الكبيرة أو القوافل السنوية تتراوح ما بين ٦٠٠-٨٠٠ جمل، وبعضها قد وصل إلى ١٢٠٠ جمل أو ١٥٠٠ أو ٢٠٠٠ جمل، ومن وقت لآخر كانت تتواجد أعداد أكبر من هذه مثلاً ٢٥٠٠ جمل أو ٣٠٠٠ جمل، وقد أكد مرة عن قافلة احتوت ٤٠٠٠ جمل وهي القافلة التي حملت جوان ايلدر عندما سافرت من بغداد إلى حلب. والحقيقة أن المعدل لعدد الجمال في السنوات الجيدة هو ١٥٠٠ جمل. هذا وكان عدد الجمال يزيد في القافلة كلما كثر فيها عدد الأوروبيين المشتركين، فضلاً عن حيوانات الركوب الأخرى، وكانت العادة أن تخصص ثلاث جمال لاستخدام أي أوروبي مسافر في القافلة. ويذكر كارميشال الذي عبر الصحراء من حلب إلى البصرة عام ١٧٥١ أنه كان هناك سبعة يهود في القافلة وحوالي ٢٠ تركياً و٣٣ نصرانياً من التجار أو المسافرين، وحرس مؤلف من ٢٤ جندياً وكان عدد القافلة حوالي (١٢٠٠) جمل، ومعها خمسون حصاناً وثلاثون بغلاً. ويعطينا أوليفر الذي سافر مع قافلة تجارية عام ١٧٩٧ من بغداد إلى حلب عينة أخرى من القوائم فهو يقول إنه كان في قافلته عشرون تاجراً ومسافراً و ١٥٠ من الأعراب و ٢٠٠٠ جمل. ومن جهةٍ أخرى فقد كانت قوافل الركاب أكبر عدداً من القوافل التجارية وهذا أمر طبيعي باعتبار طبيعة كل من القافلتين. فالقافلة التي سافر بها بلاستيد مثلاً كان عددها ٥٠٠٠ جملاً وذلك بعد أن انضم إليها عدد من القوافل الأخرى قرب قبيعة، وهذه القوافل نادراً ما كان عددها أقل من ٣٠٠٠ جمل.

وهناك ظاهرة خاصة بالسفر بواسطة القوافل يُفضلها الكثيرون مِمَّن ليس لهم خبرة بأحوال الصحراء، وهي ضرورة أخذ عددٍ كافٍ من جمال المؤن لتأمين حاجة القافلة من الطعام والماء أثناء تلك الرحلة الطويلة، وهذه الجمال تزيد في عدد جمال القافلة دون وجود مردود تجاري. وهذه الأعداد هي المسؤولة عن تلك الاختلافات الحادة التي أكدها الرحالة حول حجوم القوافل من سنة إلى سنة. ويشير تسكيريا إلى عادة سائدة تقضي أن يسمح التاجر الذي يستأجر الجمال لحمل بضاعة بأن يحتفظ بجمل واحد لاستعماله الشخصي من

أصل عشرة جمال محملة. ونرى أن تافيرنير أكثر وضوحاً حول هذا الموضوع. وطبقاً لما يقوله كان يسمح للتاجر عادة بحمل إضافي لحمل مؤونة لكل ستة جمال محملة لحسابه. فإذا كان عدد الجمال المحملة لحسابه ثلاثة جمال، عندها يسمح له بحمولة نصف جمل إضافية. أما إذا كان لديه ١٢ جملاً أو ما فوق ذلك محملة لحسابه فإنه يستطيع أن يحصل على جمال إضافية بالقدر الذي يريد، وبعد ذلك كان هناك عدد من الجمال الاحتياطية لتحل محل الجمال المصابة، سواء كانت مؤقتة أو غير ذلك. وإذا عُدنا لذكر الأرقام نقول إنه من الـ ٦٠٠ جمل المحملة في قافلة تافينير هناك خمسون جملاً فقط كانت تحمل بعض السلع للبيع في أواخر الرحلة. ولكن هذه القافلة الصغيرة الحجم كانت لمصلحة حوالي ٤٠٠ رجل. ويقول بيواس إنه من الـ ٢٠٠٠ جمل التي كانت تؤلف القافلة كان هناك حوالي ٤٠٠ جمل محملة بالبضائع والسلع و ٤٤٠٠ أخرى للركاب والأمتعة. وفي قافلة كارميشال كان حوالي نصف القافلة المؤلفة من ١٢٠٠ جمل محملة. وكانت بعض القوافل السنوية تحتوي على ٧٥ ــ ١٠٠ حمار وبغل، وتبدو الأرقام المذكورة أعلاه التي توضح أن نسبة الجمال المحملة في أية قافلة أصغر نسبياً من حجم القافلة. ولكن على المرء أن يتذكر المسافات التي تبلغ أحياناً مسيرة ثلاثة أيام ما بين أماكن المياه التي تزيد أحياناً لتبلغ أربعة أو خمسة أيام، وعلى الإنسان أن يتذكر أيضاً أنه كان من الصعب أن تجد الطعام على الطريق كما هو الحال بالنسبة للماء، وأن الخيام والمعدات كانت تعتبر كأنها مؤن أي كالماء والطعام. هذا ولا ينبغي على الإنسان أن ينسى أن الأعداد المذكورة (سواء بالنسبة لجماعات الرجال أو الجمال أو الحمولات أو الأسعار في المناطق الصحراوية) إنما هي عرضة للتساؤل. فمن السهل أن يُخطئ الإنسان في تعداد ومعرفة الأرقام الصحيحة في المجموعات الكبيرة وفوق ذلك فعندما يعتمد الرحالة على العرب في تعداد الأرقام، فإن هذه الأرقام تكون دائماً عُرضة للشك لأن خيال العربي واسع بالنسبة لمثل هذه الشؤون.

إن أولئك الأشخاص المهتمين بالمسافات والأميال أو سرعة السفر بصورة عامة، سيجدون بعض المصاعب والغرائب عند مناقشة موضوع سفر القوافل. إذ وحتى العصر الحديث كانت المسافات في الصحراء تُحسب بعدد الساعات التي تقضيها القافلة وتستغرقها للسفر من مكان إلى مكان. ولكن كيف نستطيع أن نحسب سرعة القافلة بدقة؟ والجواب أن هذا يعتمد على عدة أشياء فالجمال والهُجن تستطيع قطع المسافات بسرعة خمسة أميال في الساعة لمدة عشرة أو أحد عشر ساعة يومياً، لمسافة تبلغ مجموع الأميال التي تقطعها في مدة اثني عشر يوماً في الأحوال العادية. هذا وليست مسافة ستين

ميلاً مسافة غير عادية مثلاً بالنسبة لهجين يقطعها في يوم واحد، ومن الممكن زيادة هذه المسافة إلى ٨٠ أو ٩٠ ميلاً. فالجمال المحملة بالبضائع من جهة أخرى تستغرق ضعف الزمن الذي يستغرقه الهجين. والجمال غير المحملة تكون أكثر سرعة من الجمال المحملة ولكنها لا تبلغ سرعة الهجين، وهناك أيضاً نوع من الجمال المحملة ذات الحمولة الخفيفة التي تحمل أحمالاً صغيرة ولكن سرعتها متوسطة. ولكن مقارناتنا تنتهي عند هذه النقطة. وذلك لأن جميع هذه الأرقام التي ذكرت لا يمكن الاعتماد عليها عند حساب المسافات الطويلة وكذلك عندما لا تكون الأحوال ملائمة للسفر، فإذا كان سطح الأرض زلقاً أو صخرياً بشكل مزعج، أو مملوءاً بأحجار الصوان عندها تنقص سرعة الجمل في السير، ويحدث نقص مشابه عندما تكون أحوال الطقس غير مناسبة، مثلاً إذا هبت رياح قوية أو هطل مطر غزير أو برد أو ثلج أو إذا هبت ريح السموم. وذلك لأن البرد المفرط أو الحرارة المفرطة أو الجفاف إنما تؤدي وتسبب بعض الإصابات التي تصل حدّ الموت أحياناً فيما بين الجمال في القافلة. وهذا يؤثر على سير القافلة على العموم. وتقابل معظم القوافل بعض هذه المصاعب أثناء سفرها السنوي ما بين حلب والبصرة أو ما بين بغداد والمدن السورية. وهكذا فإن القارئ سوف لن يفاجأ عندما يعلم أن القوافل السنوية ما بين البصرة وحلب كانت تستغرق من ٣٠ ـ ٧٠ يوماً لإتمام تلك الرحلة وأن تلك القوافل المسافرة ما بين حلب وبغداد كانت تستغرق من ٢٥ إلى ٣٦ يوماً. أما القوافل الصغيرة فكانت تقوم بأية واحدة من الرحلتين المذكورتين بوقت أقل بكثير من الوقت الذي تستغرقه القوافل الكبيرة ومن الطبيعي أنه كلما كانت المسافة أطول زادت الاختلافات ما بين الوقت الذي تستغرقه مختلف القوافل لقطع المسافة المطلوبة.

ومع ذلك فقد قام عدة رحالة بدراسات دقيقة للتأكد من معدل سرعة الجمال في السفر، ولكن لم يعطونا رقماً تقريبياً للنهاية الصغرى. ولقد اهتم الرائد (رينيل) في الكتيب الذي ألفه حول جغرافية آسيا الغربية وجعله مقدمة لشرح الخرائط التي رسمها للشرق الأدنى والأوسط، لقد اهتم في تحديد المعدل الوسطي للسرعة المحتملة تحت الظروف العادية فهو يقول: "تسير القوافل ما بين حلب وبغداد والبصرة، وهذه القوافل معروفة لنا جداً وذلك بسرعة ٢,٥ ميلاً في الساعة". ويضيف على هذا التصريح في مكان آخر أن سرعة القافلة كانت أقل إذا كان عدد جمالها يتجاوز الـ ٢٠٠٠ جمل. هذا ويتفق الرائد رينيل مع غيره من الرحالة حول هذه الأرقام مع أن بعضهم مثل الدكتور توماس هاول يعتقدون أن الجمل العادي يستطيع السير بسرعة ثلاثة أميال في الساعة إذا كانت الطريق جيدة.

وكان بعض الرحالة يقومون بتقديراتهم بالسير إلى جانب الجمل وتوقيت خطواته وهو سائر، ومع طول الخطوة في مختلف ساعات النهار وفوق معظم أنواع التضاريس الطبيعية وبعدها يأخذون معدل هذه الحسابات خلال مدة عشرة أو عشرين يوماً.

وأما الرحالة الآخرون فقد أجروا الحسابات بشكل آخر، مثلاً الرائد تايلور الذي حسب أن الجمل غير المحمل أحمالاً ثقيلة يخطو أربعين خطوة في الدقيقة، وأن كل خطوة من هذه الخطوات يبلغ طولها خمسة أقدام وستة إنشات. وبهذا وصل الاستنتاج بأن سرعة الجمل تبلغ ٢,٥ ميلاً في الساعة. وهناك بعض الرحالة الذين اتفقوا مع الرائد تايلور، إلا أنهم اختلفوا عندما وصلوا إلى حساب المسافة التي سوف تقطعها القافلة في رحلتها. إذ عندما تزيد الرحلة على ٢٠ يوماً كانت تختلف حساباتهم حول سرعتها في الساعة.

لم يعد لنا ما نقوله حول خصائص القوافل التجارية العظمى فالأوصاف والقصص المتوفرة لنا ما هي إلا مجرد إعادة ولهذا ينبغي علينا أن نتجه إلى الفوائد التجارية التي تجنيها القوافل.

٣) أحوال التجارة في الصحراء وتجارة القوافل

منذ أيام حيرام ملك صور حتى عصر الفتوحات الإسلامية كانت السلع المطلوبة تجارياً هي الذهب والبخور والمرّ وهذه تشمل على المعادن الثمينة والأدوية والعطور (وخصوصاً روح العطر) التي وجدت طريقها شمالاً إلى سورية من جنوبي بلاد العرب، وتأتي معها التوابل التي أتت من الشرق البعيد فضلاً عن اليمن، والسلع الشهيرة على هذا الصعيد هي القرفة ومرهم الناردين[١] والراتنج[٢] والمر والبلسم والبخور. وفي فترة زيادة أهمية مكة التجارية كان الذهب والفضة والحديد تستخرج من الحجاز. وكانت الصادرات الرئيسية لمكة قبل الذهب والجلود هي الفضة، وكانت بعض القوافل المتجهة إلى سورية تقتصر حمولتها على الفضة المسبوكة بشكل قضبان. وكانت أحياناً تشكل بمختلف الأشكال كالمزهريات، وكانت هذه القوافل تحمل أيضاً الحرير الصيني الذي يأتي من الصين عن طريق عدن. والرقيق والعاج من إفريقية، والزبيب المجفف من الطائف، وقد كانت القوافل تجلب معها من سورية إلى مكة الحبوب وزيت الزيتون والنبيذ والمواد الحريرية وغيرها من

(١) مرهم الناردين **Spikcnard** هو مرهم عطري عند القدماء المترجمان.

(٢) الراتنج **Zesia** مادة صمغية تسيل من معظم الأشجار.

المنسوجات التي كانت خليطاً من الحرير والكتان، وكذلك الأسلحة التي كانت تهرب إلى الحجاز رغم تشديد الإمبراطورية البيزنطية بعدم تهريبها.

وفي العهد الإسلامي، وخصوصاً أثناء الحروب الصليبية، بدأت سورية باستيراد عدة أنواع من السلع من الهند عن طريق منطقة ما بين النهرين الجنوبية، وبعض السلع من إيران وأواسط آسيا وشرقي الصين عن طريق بغداد. وفي نهاية القرن الرابع عشر أصبحت القوافل تجلب الصمغ والحرير الخام إلى الأسواق السورية من إيران، والراوند من الصين، والسجاجيد والمنسوجات الحريرية وغيرها من إيران والصين. وفي أواخر القرن السادس عشر وأوائل القرن السابع عشر وجد راولف "**Rauwolff**" وبعده تكسيرا المواد والسلع الآتية التي كانت تباع في أسواق حلب بالإضافة إلى التوابل العادية، وجدوا بعض السلع المجلوبة من الهند، وكانت تشمل الفلفل الطويل وحب الهيل والقرنفل وجوزة الطيب والميس "**Mace**"[١] والحجارة الكريمة من إيران، واللؤلؤ من البحرين في الخليج العربي، والجذور المختلفة والصحون والفناجين من الصين، والنيلة والراوند والمسك. وكانت الجواهر تجلب من الهند مثل العقيق الأحمر والياقوت الأزرق والألماس التي كانت تهرب إلى حلب عن طريق القوافل التي كانت تمر عبر الصحراء من البصرة ومن بغداد، وقد وصلت سلع مشابهة إلى دمشق لتوزع إلى الغرب فضلاً عن الاستهلاك المحلي في سورية، وفي نهاية القرن الثامن عشر كانت القوافل التجارية الكبرى تجلب إلى حلب ودمشق القهوة من الخليج العربي والتبغ الإيراني، والغلايين المصنوعة من خشب الكرز والحراير من إيران، والموسلين من الهند وماء الورد من الندى الذي يقطر في البصرة.

أما بالنسبة للصادرات فقد استمرت سورية في تصدير نفس المواد التي كانت تصدر من دمشق إلى مكة في العهد البيزنطي. وبالإضافة إلى ذلك فقد لاحظ المقدسي (في القرن العاشر) وجود بعض السلع مثل الأواني النحاسية والمرايا والمصابيح الزيتية والإبر والورق والسجاجيد والحبال والخرز الزجاجي والأواني الزجاجية (من بقايا أيام الفينيقيين)، والتين المجفف والزبيب. ولقد ذكر الرحالة سيجولي وبوجي بونيس اللذان زارا دمشق في القرن الرابع عشر، وكذلك جستيلي الذي زار حلب في أواخر القرن الخامس عشر أنهم قد رأوا نفس هذه السلع في أسواق المدينة، فضلاً عن السيوف ذات الشفرات الفولاذية، والخناجر من الصناعة الدمشقية. ولقد نقل تيمورلانك المغولي صناعة الفولاذ من دمشق إلى إيران في

(١) **Mace** توابل مستخرج من قشور جوزة الطيب.

أوائل القرن الخامس عشر ولكن ظلت الأسلحة الدمشقية تصنع وتصدر من سورية.

وفي القرن السابع عشر وجدت بعض السلع السورية التي كانت مرغوبة ومطلوبة من قبل الأجانب مثلاً التفته والبروكار الدمشقي (من لم يسمع بصناعات دمشق يا ترى؟)، هذه السلع كانت تنقل لتصل إلى جاوه وخراز الملوقاس، وجزائر التوابل إذ كانت هناك سوق للمنسوجات الحريرية والقطنية الحلبية فيما بين النهرين وإيران، فضلاً عن الفستق الحلبي وجميع أنواع الصابون التي تصنع في حلب، وقد اشتهرت دمشق وحلب معاً بصناعة الأواني النحاسية وأواني الطبخ والزينة الفضية خصوصاً النحاس الأصفر الدقيق الصنع والمرصّع بالفضة، ولا تزال هذه الصناعة بالإضافة إلى المنسوجات الحريرية والملابس الحريرية حتى الآن، ويعمل صانعو الفضة والذهب في صنع المجوهرات الفضية المطعمة ببعض الحجارة نصف الكريمة من إيران، وتعرض للبيع جميع المواد ذات القيمة الجمالية والفائدة المادية المصنوعة من النحاس الأصفر والنحاس العادي.

وبعد رسوخ النظام العثماني أصبحت تجارة القوافل أكثر تعقيداً. ويمكننا إضافة العنصر الأوروبي في التجارة ما بين الشرق الأدنى وبلدان الشرق الأخرى. فقد كان الأوروبيون أنفسهم يقومون بهذه التجارة على كلا جانبي بادية الشام، فقد كتب (السيد توماس رو) وهو أحد موظفي شركة الهند الشرقية البريطانية إلى أحد زملائه وهو السيد توماس كمايث عام ١٦١٦ يخبره باستلامه طرداً غريباً من الرسائل الإيطالية والفواتير الإيطالية. وبهذه الواسطة علمت شركة الهند الشرقية أن هناك تجارة برية ما بين حلب من جهة وإيران والهند من جهة أخرى، وأن هذه التجارة كانت تتم على يد الطليان وبعض الإنكليز وأن الأرباح والسلع والبضائع كانت عظيمة.

وكانت السلعة المطلوبة في القرن السابع عشر هي الحرير الخام. ولكن كان هناك منافسان قويان لتجارة الحرير وهما تجارة النيلة والعفص. وإذا رجعنا إلى أرشيف البندقية نجد أن هناك أمثلة على الحمولات التي قامت بها قافلتان نموذجيتان واحدة كبيرة جداً والأخرى صغيرة. ويذكر في ذلك الأرشيف أنه في أواخر نيسان عام ١٦١٨ وصلت إلى حلب قافلة قادمة من بغداد، وهي تحمل (١٠٠٠) بالة من الحرير و ٢٠٠٠ برميل خشبي للسوائل يحمل النيلة و ٥٠٠٠ بالة من الجلد الرقيق (الذي ينسب إلى قرطبة) وبعض أحمال الراوند والكتان. ومقابل ذلك انطلقت قافلة من بغداد في أوائل شهر نيسان عام ١٦٢٨ ومعها ٥٠٠ حمل من البضائع إلى حلب، وهذه اشتملت على ١٦٠ حمل من الحرير افيراني. وبالنسبة

لتجارة العفص فقد ادعى تكسيرا أن أكثر من حمل ١٢٠٠٠ جمل كانت تصدر سنوياً من ديار بكر إلى حلب وطرابلس ودمشق فضلاً عن بغداد والبصرة والهند والصين.

وكانت أشهر البضائع الأوروبية المصدرة إلى الشرق الأدنى والشرق الأوسط هي الأقمشة وخصوصاً الصوفية الخشنة الإنكليزية وغيرها. وكانت السبائك الفضية تستورد من فرنسا، وكانت العملة الذهبية والصباغ الأحمر الفاتح من صنع البندقية، والقصدير والرصاص الإنكليزي، وكانت بلدان الشرق الأوسط تستورد ما بين ٥٠٠٠ - ٦٠٠٠ قطعة من الأقمشة الصوفية من البندقية سنوياً، وما بين ١٢,٠٠٠ - ١٥,٠٠٠ بالة من القماش الإنكليزي. ولقد وجد التجار الإنكليز بعد أن مارسوا حزم هذا النوع من البضائع لتصديرها على ظهور الجمال، أنه ينبغي حزم ثلاث قطع فقط من القماش الإنكليزي لتصبح بالة واحدة لئلا يرهق الجمل بهذه الأحمال. ولم يستغرق معهم وقت طويل ليكتشفوا أن البالة أو الصندوق ينبغي أن يزن ١٥٠ باوند فقط، وأن بالتين من هذا النوع تؤلفان جملاً كاملاً. ولقد تاجر الإنكليز أولاً مع سورية وإيران، ولكن وفي القرن الثامن عشر أصبحت الأقمشة الإنكليزية العريقة والأقمشة الصوفية الرقيقة تباع في العراق وخصوصاً في البصرة. وبالنسبة للبصرة كان هناك تجارة ترفيهية في هذه المدينة أسسها المصنع الإنكليزي هناك. فقد كان الإنكليز يجلبون النبيذ البورغندي إلى المدينة (البصرة) لاستهلاك التجار الإنكليز المقيمين هناك، وذلك بواسطة القوافل الكبرى الحلبية التي كانت تجلب هذا النبيذ طول الطريق من شواطئ البحر الأبيض المتوسط بواسطة الجمال.

كان هناك نوع آخر من المعاملات التجارية اشترك فيه تجار حلب وحماة وحمص ودمشق فضلاً عن جميع مدن الفرات. إذ كان هناك سوق جاهزة لدى البدو في بادية الشام لبعض السلع: مثلاً الأقمشة الخشنة مثل الشيت الأسود والأزرق والتنانير والملابس والأسلحة والسكاكين من مختلف الأنواع، وبعد ذلك ظهرت تجارة الأسلحة النارية (كما وجدت وكان بالإمكان شراؤها) والأواني الحديدية والنحاسية خصوصاً أواني الطبخ وهي ضرورية للبدو بصورة عامة، وكذلك تجارة العُبي والعمائم والكوفيات. وكان البدو الرحل يرتدون رداء من جلد الماعز أو برنساً من وبر الجمل وكان أغنياء البدو وفقراؤهم يصنعون خيامهم وسجاجيدهم من نفس هذا الوبر. وفي الأزمنة الحديثة أصبحت القهوة من الضروريات لهم (للبدو)، وأصبح التبغ من المتع والكماليات المحببة إلى نفوسهم، ولإتمام القائمة نذكر أن البدو كانوا بحاجة إلى كميات صغيرة من الدقيق والحبوب، وكانوا يدفعون أثمان هذه الأشياء بالمقايضة عادة بالجمال. والحقيقة أن لولا تربية هذه الحيوانات

المفيدة أي الجمال لم يستطع البدو المعيشة في الصحراء أصلاً. وكان البدو يربون الخيول ويبيعونها كالجمال وكان الذين يعيشون منهم في الأقاليم الغنية يتاجرون بالغنم والماعز ومنتوجاتها أو التمور إذا حدث وكانوا يمتلكون بعض التمور قرب الفرات.

٤) المكوس والعائدات الجمركية والابتزاز لدى البدو

إن الشوكة الناخرة في جلود جميع التجار الذين كانوا ينقلون بضائعهم عن طريق القوافل هي قضية المكوس. فقد كانت هذه المكوس أو العائدات والهدايا مصدر هموم وأتعاب لا تنتهي. والحقيقة أن هذه هي إحدى الأسباب لتفضيل التجار للطرق الصحراوية السورية، ذلك أن المكوس التي كانت تدفع على الطرق السورية الصحراوية إنما هي شيء تافه بالنسبة لتلك الابتزازات التي كان يصادفها التجار على الطرق في منطقة ما بين النهرين الشمالية. وهكذا وعندما كان باشي (رئيس) القافلة مضطراً لاستخدام الطريق الشمالية فقد كان عليه أن يدفع الرسوم ليس لعبور الأنهار كالفرات وحسب، بل عند كل جدول ماء حيث يكون من الضروري استعمال المخاضة، وعند كل مدينة مثل مدينة شامرلي وأورفة وديار بكر وماردين ونصيبين والموصل ومعظم القرى، كل هؤلاء كانوا يبتزون ويتقاضون ضريبة المرور ويطلبون معاينة وفحص جميع البالات والبضائع، ويخبرنا تافينير في القرن السابع عشر أن ضريبة المرور بالمدينة كانت تبلغ قرشين ونصف (حوالي ١٢ شلن و٦ بنسات) عن كل حمل حصان أو بغل. وكانت القافلة تضطر لدفع ضريبة المرور عند حدود كل سنجق. وغالباً ما كان الجنود التابعون لأحد الباشوات يجبرون القافلة بتحويل مسيرتها بقصد المرور عبر حواجز جمركية أخرى، وكذلك فكانت بيوت الاستراحة أو الخانات تتقاضى نسبة معينة من الأموال وهي عبارة عن ضريبة عن كل رأس من الحيوانات والإنسان أيضاً. ومن نافلة القول أنه كان من الضروري ولمصلحة وسلامة القافلة أن تنزل في تلك الخانات ليلاً داخل أبواب المدينة ولا يجوز بأي حال من الأحوال أن تنزل القوافل خارجها.

وكانت المكوس والعائدات تجبى على الحمل وأما في المدن مثل حلب والبصرة فقد كان هناك ضريبة إضافية قدرها ١٠٪ تدفع عن جميع البضائع سواء المستوردة أو المصدرة. وفي بيريجيك كانت المبالغ الواجب دفعها عند عبور نهر الفرات قرشين (حوالي عشر شلنات) على كل حمل من البضائع. أما في (حانا) فكانت هناك عدة تعقيدات. إذ كانت عائدات مرور البضائع والتجارة تدفع إلى أمير تلك البلدة ولكن كان الأتراك يتناولون

جعالة أو ضريبة خاصة بالإضافة إلى ما يُدفع للأمير. وفوق ذلك فقد كانت البضائع تقسم إلى فئتين: الفئة الأولى وهي البضائع الخفيفة مثل الحراير والأقمشة والنيلة والبهارات الخ... وكانت الضرائب على هذه الفئة تبلغ خمس دوكات (حوال ٥٠ شلناً) على كل حمل، ثم البضائع الثقيلة مثلاً العصفر والتمور وكانت تخضع لضريبة مقدارها دوكة واحدة (حوال ١٠ شلنات) عن كل حمل، وطبقاً لما يذكره تكسيرا فقد كانت هذه الضرائب نظرية فقط، وهو يؤكد أن هذه الضريبة كانت تزيد لتصبح عشرة دوكات ودوكتين بالتوالي وذلك بسبب مطالب موظفي الضرائب المتعاظمة.

ومن الطبيعي أن تتجنب الطريق الشمالية العظمى هذه الابتزازات ومع ذلك فقد كانت هناك مكوس لا مهرب منها على الطريق. وقد عمل (بيترو فبلا دالي) تعداداً لها في القرن السابع عشر. وهو يقول إنه كان هناك ضريبة واجبة الدفع عند ترك القافلة للبصرة. وفي القبيعة وهي قرية كان الشيخ فيها يتقاضى خمسة قروش (٢٥ شلن) لكل حمل من أحمال الجمال من السلع الخفيفة التي تقيم بسعر القماش الهندي، وكانت الضريبة أخفض من هذه بكثير لكل أنواع السلع الأخرى المقيمة بسعر التبغ. وقد كان مجرد المرور في أراضي شيخ مدينة (حانا) يقتضي دفع ضريبة قدرها ستة قروش (حوالي ٣٠ شلن) عن كل حمل حتى ولو لم تقترب القافلة من المدينة نفسها. بالإضافة إلى منحة مقدارها قرشان (حوالي عشر شلنات) لترقية الجنود الذين يجمعون الضريبة. أما في الطيبة فكانت هناك دفعات عن كل شخص تتراوح ما بين أربع قروش إلى عشرين قرشاً عن الرأس، ودفعة تقل عن لارين (أقل من عشرة بنسات) عن كل جمل سواء كان محملاً أم خفيفاً. وكانت هذه الترتيبات غير العادية قد وضعت بقصد الحصول على مدخول سنوي من قوافل البصرة لقاء الجمال المعدة للبيع في سورية، وكان جباة هذه الضرائب يطلبون بعض الهدايا لهم. وأخيراً وعند الوصول إلى حلب ينبغي دفع ضريبة مقدارها ١٠٪ على جميع الواردات إلى حلب.

وكان النوع الفريد من المكوس الصحراوية يجبى على يد شيوخ البدو، وقد ذكر ديلا فالي أنه كان هناك ثلاثة أنواع من الشيوخ الذين لهم الحق بالمطالبة بمبالغ تتراوح ما بين ثلاثة أرباع القرش إلى قرش ونصف عن جميع أنواع الأحمال بغض النظر عن طبيعتها ومحتوياتها. ولكن ولسوء حظ التاجر كان هناك عدد من الشيوخ تصادفهم القبيلة صدفة من الذين اعتبروا أن لهم الحق في جباية رسوم المرور من أية قافلة ومن كل قافلة. وقد ذكر تافرنير الشيء الكثير عن هذا الموضوع، وتعتبر بعض تفاصيله ممتعة. وكان من العادة أن يأتي الشيوخ لاستلام المكوس ولكي يجروا عملية صرافة النقود وتحويلها إلى (لارينات)

ومفردها (اللارين) وهو عبارة عن عملة فضية مستعملة في الصحراء في جوار البصرة والخليج العربي.

فإذا رفض التجار الدفع أو صرافة نقودهم عندها كان الشيوخ يتركونهم للتفكير في الأمر ويذهبون للصيد. غير أنه إذا رحلت القافلة دون أن تدفع شيئاً للشيوخ من المكوس المستحقة عندها فإن الأمراء العرب سوف يمزقون القافلة إرباً إرباً أو يأخذون جمالهم وينهبون كل ما في القافلة. وهذا ما فعلوه عدة مرات. ومن الواضح أن الهدايا كانت تقدم في مثل هذه المناسبات. فإذا طلب الشيوخ نقوداً فإنها تكون بمثابة مصاريف إضافية على التجار دفعها. وكان باشي القافلة يتوقع أن يطلب منه مبالغ من النقود لذلك كان يحول هذه النقود إلى هدايا غالية الثمن. ففي اللحظة التي يخبر بها الدليل أن هناك قبيلة في طريقها إلى القافلة أو أنها قد ضربت مضاربها قرب مكان مرور القافلة، كان الباشي يرسل إلى شيخ تلك القبيلة قطعاً مختارة من القماش القرمزي والساتان والبروكار الذهبي أو الفضي وسروج للخيول مزخرفة بالفضة أو أسلحة تتناسب مع مقام الشيخ وقوته، فضلاً عن أواني نحاسية بشكل مراجل كبيرة إذا كانت القبيلة من قاطني المنطقة، وفي مقابل هذه الهدايا أو النقود كان الشيخ يرسل للقافلة هدية من الطعام ويكون عادة من التمور أو العسل إلخ... أو الجمال.

وفي القرن الثامن عشر كانت تدفع الضرائب فقط مثلاً حوالي سيكوين واحد (قيمته حوالي سبع شلنات وست بنسات) لقاء كل جمل يحمل البضائع. وكانت الضريبة تخفض أحياناً مع وجود بعض الهدايا المحددة. وفي إحدى المناسبات كانت الهدايا المحددة عبارة عن صقر وقطعتين من القماش العريض وعشرين زوجاً من الأحذية التركية.

٥) حالة القوافل التجارية في القرن العشرين

هكذا كانت حالة تجارة القوافل لمدة أربعة قرون ونصف. وهكذا كانت طرق التجارة في الصحراء، وقد استمر هذا النظام دون تغيير حتى عشية الحرب العالمية الأولى، عدا عن أن التجارة الصحراوية انحطت بشكل سريع بعد فتح قناة السويس. وبذلك أهملت الطريق التجارية العظمى بعد منتصف القرن التاسع عشر.

وفي هذه الأيام ليس هناك من تجارة تسير بواسطة القوافل من دمشق وإليها عبر الصحراء، فقد حل محلها خدمات السيارات العادية والشاحنات بشكل كلي.. ولم يبق سوى بعض الحركات التجارية المحلية أو تجارة تستغرق وقتاً قصيراً تخدم في طول البلاد وعرضها في سورية على طول حدود الصحراء. وهكذا تبقى دمشق النقطة المركزية لبقايا تجارتها

الصحراوية الغابرة إذ لا تزال هناك حركة تجارية ما بين دمشق وحلب عن طريق حمص وحماة والقرى الصحراوية المجاورة بواسطة بعض القوافل على الأقل, وكذلك معظم التجارة الضرورية ما بين جبل العرب ودمشق. وقد أصبح أصحاب الجمال يستخدمون جمالهم لحمل أنواع معينة من المنتوجات مثل الحبوب الناضجة في الفصول الملائمة لهذه التجارة.

أما حلب, من الجهة الأخرى فإن وضعها مختلف. فالقرى المتواجدة في الأقاليم شبه الخصبة في الجهات الشمالية من الصحراء, لا تزال صعبة المنال, عدا تلك الواقعة على الطريق الحديثة من حلب إلى مسكنة, حيث تلتقي بالطرق النهرية الصالحة. ولا تزال التجارة بين هذه القرى تتم عن طريق الوسائل القديمة, ولا زالت القوافل تعبر النهاية الشمالية للصحراء ما بين حلب ودير الزور. فهناك قوافل صغيرة تتألف من ٥ ـ ٨ جمال تحمل التجارة الحديثة مثل الزبدة والأغنام والصوف والحبوب, وقد وصف هذه القوافل أحد الحجاج من دمشق واسمه سليم الصواف لكاتبة هذا الكتاب وكان هذا في الماضي تاجراً يزود القوافل بحوالي ٢٠٠ جمل كل عام وقال إنه قد قام بحوالي ثلاثين رحلة إلى مكة.

وأما تنظيم القوافل الحديثة فهو يجري طبقاً للخطوط القديمة التقليدية (عدا عن تلقائية تلك الترتيبات بسبب حجم القافلة الصغيرة) فالتجار الذين يلتقون بشكل عرضي ينتخبون واحداً منهم ليقود القافلة المشتركة ويتقاسمون جميعهم السراء والضراء في تلك الرحلة. ونظراً لأن عدد التجار يظل صغيراً لذلك فإنهم يشعرون باستقلال أكثر من السابق ولكن ذلك هو الفرق الوحيد المُلاحظ.

هذا وإن سلامة القافلة تظل مرهونة بنظام الأخوية وهؤلاء يوصفون بشكل ما بأنهم يشبهون "الماسون" أي هم نوع من الماسون البدو. ويعني هذا عدة أمور محددة ومؤثرة، إذ يصبح أي فرد من أفراد قبيلةٍ ما الأخ الحميم لفرد آخر من قبيلة أخرى، وهكذا فهو ينال نفس الإكرام والاعتبار خلال الصحراء على أيدي القبيلة الأخرى التي أصبح هذا الرجل أخاً من إخوانها. فالأُخوة تعتبر قضية خطيرة جدية تربط الإنسان حتى الموت وليس هناك أي شخص يقطن الصحراء لا يعترف ولا يحترم هذه العلاقة، وتختلف المراسم الاحتفالية لهذا النوع من التبني من قبيلة إلى قبيلة. ففي بعض الحالات ينبغي مزج دم الشخصين، ولكن أحياناً يقتصر الموضوع على تبادل الهدايا وإجراء القسم بحضور شاهد أو شاهدين من القبيلة. وعلى العموم تكفي دفعة مالية (وذلك طبقاً لما ذُكر في الموسوعة الإسلامية). وتستقبل القبائل المختلفة هؤلاء الإخوان بالاحترام المتبادل ويصبح أصدقاء وأقارب أحد

الرجال من أصدقاء وأقارب الرجل الآخر. ومن الممكن تآخي قبيلتين فرداً فرداً بأن أصبحوا أخوة في السلاح.

أما تأثير هذه الأخويات على سلامة الطريق التجارية والقوافل التجارية فهو كما يلي: يحدث أن يكون لبعض تجار القافلة أخ في كل مدينة أو قرية على الطريق التي سوف تمر بها القافلة. وهذا الأخ يمهد الطريق بدفع النقود أو الهدايا لتسهيل مرور القافلة، ويخرج من قريته لملاقاة القافلة ويقودها شخصياً إلى القرية التالية حيث يسلمها لعناية أخٍ آخر. طبعاً إن هؤلاء الإخوان كانوا يستلمون مبالغ محترمة من التجار، لأنهم كانوا مفيدين لإخوانهم. وهكذا فقد استغنت القوافل الحديثة عن الحراس بسبب صغر حجمها وعدم لزوم الحراس لها.

إن التعريف لهذه الأخويات يستحق تخصيص فصل كامل مناسب لهذا الغرض، وهو مناسب نظراً لأن نظام الأخوة لا يزال يلعب دوراً بارزاً في حياة الصحراء، وهذا الدور يقوم بأدائه عرب العجيل الذين وصفناهم في نفس ذلك الفصل. فلقد ساعد العجيليون كمرشدين وإخوان في تطوير الخدمات الآلية للسيارات ما بين دمشق وبغداد.



الفصل الخامس

السَّفر عبر الصحراء في القرن الثامن عشر

١) الطرق الأربعة الرئيسية المتوفرة لخدمة المسافر

حتى الآن لم نعالج إلا قضايا التجار وأسلوب سفرهم عبر بادية الشام ولكن لا ينبغي للإنسان الافتراض أن جميع الذين سافروا ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين إنما اتبعوا الطرق القوية التقليدية للتجارة. ولا ينبغي أن نفترض أيضاً أن السفر كان متناسقاً مع النماذج التقليدية للقوافل العظمى، فقد اختار كثير من الرحالة الأوروبيين السفر لوحدهم بشكل مستقل. فقد فضل بعضهم السفر عن طريق الأنهار الكبرى أو في طريق دائرية إلى بغداد (عبر شمالي ما بين النهرين) إلى المكان المقصود مباشرة، وأما الآخرون فلم يكن لديهم أي مانع من السفر بمرافقة إحدى القبائل التجارية بمحاذاة أحد الأنهار الكبرى، وقد كانت القوافل الصغرى تتمتع بالحرية لتنويع طرقها، وكانت لديها مرونة أكثر بالنسبة للروتين اليومي. وكانت هذه المرونة ظاهرة في حالة القوافل الصغيرة المستأجرة التي كانت مستقلة وغير ملزمة بمطالب التجارة. وعلى كل حال فقد كان المسافر في الصحراء قادراً على اختيار الطريق التي يريدها من عدة طرق مختلفة، وكان باستطاعته تحديد صفة السفر الخاصة به دون أن يكون ملزماً بواحدة منها أو أخرى.

وفيما بين القرن السادس عشر والقرن الثامن عشر كانت الطرق في بادية الشام هي الطرق المفيدة مع أنها كانت خطرة، وذلك لربط الشرق بالغرب. وكانت الطريق البرية إلى الهند (وهذا هو الاسم الذي أطلق على الطريق التي تصل حلب ببغداد والبصرة) هي واحدة من ثلاث طرق رئيسية تصل الشرق بالغرب. وكانت هي الطريق الوحيدة في الشمال والتي لم يعمل الأتراك على سدها أو إيقافها أو وضع العراقيل أمامها.

وبعد منتصف القرن الثامن عشر بدأ نجم الطريق السورية وشعبيتها في الصعود. فالمسافرون وخصوصاً موظفو شركة الهند الشرقية الإنكليزية الذين كان عليهم اختيار الطريق للذهاب من إنكلترا إلى الشرق (أو بالعكس) اقتنعوا الآن بفوائد الطرق البرية إلى

الهند نسبياً، وهكذا أصبحت بادية الشام الجسر ما بين الشرق والغرب. واعترف بها بأنها أقصر طريق ما بين منطقة ما بين النهرين والبحر الأبيض المتوسط.

وكانت الطرق الثلاث العملية للسفر ما بين انكلترا والهند هي الآتية: بواسطة السفن حول رأس الرجاء الصالح، وهذه طريق طويلة ومتعبة خصوصاً في أيام السفن الصغيرة. ثم بواسطة السفن إلى مصر ثم بطريق البر إلى السويس وبعدها بواسطة السفن إلى البحر الأحمر وحول شبه الجزيرة العربية. ثالثاً إلى منطقة ما بين النهرين عن طريق القسطنطينية من أوستند وفيينا، ومن ثم إلى بغداد أو بواسطة البحر إلى قبرص، أو إلى أحد الموانئ السورية ثم عبر الصحراء إلى بغداد أو البصرة. ومن دلتا شط العرب (حيث يلتقي نهر دجلة بنهر الفرات) كان المسافرون يذهبون بحراً خلال الخليج العربي إلى بومباي، وبعد عام ١٧٤٥ لم يعد أحد من المسافرين يستعمل الطريق البحرية الطويلة، مع أن بعض السفن التي كانت تسجل أرقاماً قياسية حملت المسافرين من أوروبا إلى مدراس أو بومباي في مدة تتراوح ما بين ثلاثة أشهر ونصف إلى أربعة أشهر، فقد كانت الطريق البحرية صعبة ومكلفة خصوصاً عند هبوب الرياح العاتية قرب رأس الرجاء الصالح. أما الطريق البرية عبر أوروبا بكاملها فالأناضول ومن ثم عبر منطقة ما بين النهرين فقد كانت طريقاً متعبة أيضاً بالنسبة للمسافر العادي، رغم أن تلك الطريق كانت أسرع وأرخص الطرق جميعها بالنسبة لشخص يحمل الحد الأدنى من الأمتعة. وهكذا فقد أصبح الاختيار واقعاً ما بين سلسلة من الرحلات البحرية (التي غالباً ما كانت خطرة) عبر مصر، وما بين الطرق البرية الأكثر توازناً عبر سورية حيث تستعمل الطرق البرية والمائية بشكل مُبهج. وفوق ذلك فحالما أصبح السفر البري عبر الصحراء منتظماً وأصبح الإنكليز يقومون بسلسلة من الرحلات في طريقهم من الهند وإليها، لذلك تشجع الرحالة والمسافرون الذين يرغبون في السفر عبر الصحراء، ولم تعد تلك المخاوف القديمة لترهبهم، وهكذا وبعد أن عبر وليم بيواس الصحراء عام ١٧٤٥ أصبح بعض الأوروبيين يستسهلون القيام بمثل هذه الرحلات عملياً إلى الهند عن طريق بادية الشام.

وعندما كان الرحالة يقرر عبور الصحراء من حلب إلى البصرة (أو بالعكس) كان باستطاعته الاختيار ما بين أربعة اختيارات مختلفة للعبور. وكان اختياره معتمداً على الفصل الذي يصل فيه إلى حلب والبصرة، وكذلك على وجود فرصة سانحة للنقل مع إحدى القوافل الجاهزة والمستعدة للمسير. ولكن الحقيقة أن الطريق الصحراوية الكبرى كانت

تجتذب المسافرين أكثر من الطريق الشمالية عبر منطقة ما بين النهرين أو الطرق الصغرى الصحراوية أو الطرق النهرية، وهنا يجدر بنا حباً بالمقارنة تلخيص أحوال هذه الطرق:

كانت الطريق الشمالية (أو طريق ما بين النهرين) تسير من حلب إلى بيريجيك على الفرات، وتعبر النهر إلى (أورفة)، وهي التي كانت تدعى إيديسا أيام (الحروب الصليبية)، ومن ثم إلى ماردين والموصل نزولاً خلال نهر دجلة، إما بواسطة أحد الأطواف التي كانت تسمى كيليك، أو بواسطة الطريق النهرية إلى بغداد. وبهذه الواسطة يتجنب المسافر الطريق الملتوية الدائرية وذلك بعبوره الصحراء بطريق مباشر. وكان هناك بعض الفوائد المحددة لهذه الطريق، ولكن يظهر أن مثالب ومساوئ هذه الطريق كانت ترجح على فوائدها. ففي الصيف كانت السفرة مريحة والطقس بارداً نوعاً ما والموارد المائية كانت متوفرة بالنسبة للطرق الجنوبية القاحلة، ولكن، ومن جهة أخرى، فقد كان الطقس بارداً بشكل مؤلم ومزعج أثناء أشهر الشتاء الستة، وكانت الطريق الشمالية طويلة نسبياً نظراً لأنها كانت ملتوية، وقد زاد في طولها اضطرار المسافرين لتجنب الأماكن التي يكثر فيها القتلة من الأكراد الذين كانت تعج بهم الجبال. وكانت الطريقة الوحيدة للسفر في هذه المناطق هي الانضمام إلى إحدى القوافل الكبرى التي كانت تتألف من ٥٠٠ ـ ٧٠٠ حيوان من الخيول والبغال والحمير. وكان الأوروبيون المسافرون عبر هذه الطريق مضطرين لتحمل مشاق التأخير والمشاكل. وغالباً ما كانوا مضطرين لدفع بعض الضرائب المحلية التي كان المسيحيون الوطنيون مضطرين لدفعها. وكان الباشا الحاكم للإقليم يعيد لهم هذه الأموال بناءً على شكواهم ولكنه لم يكن يفعل ذلك دائماً. بل كان ذلك يعتمد على الباشا، وغالباً كان الوصول إليه صعباً. ولكن للتعويض عن المصاعب التي يواجهها الرحالة فقد كان هناك مدن وآثار قيمة ممتعة من جهة تاريخية، كما أن هناك بعض المناظر الجبلية المدهشة، وكانت هذه المدن حيث تتواجد بعض الأماكن المريحة والخانات لاستقبال القوافل تؤلف نوعاً من الاستجمام بالنسبة للمسافرين،وكانت تؤلف مكاناً لوجود الأغذية الأفضل ولوجود الأطباء عند اللزوم. أما في الموصل فهناك بعض العثرات التي تصادف المسافر كالتأخير الناتج عن ضرورة عمل ترتيبات جديدة للنقل، مثلاً ربما احتاج المسافر أن ينتقل إلى قافلة جديدة، وأن يستأجر حيوانات جديدة لحمله وحمل أمتعته، أو إذا كان يود السفر عن طريق دجلة عندها يتوجب عليه عمل الترتيبات اللازمة لاستئجار القوارب. وفي القرن الثامن عشر كانوا يعتبرون النقل النهري عملاً خطيراً نظراً لتركيب القارب العجيب المسمى كيليك الذي كان يطفو بواسطة بعض القرب المؤلفة من جلود الماعز المنفوخة

ولكن كثيراً ما كانت هذه القرب تنفجر. والحقيقة أنه ليس هناك من داعٍ للخطر حتى ولو انفجرت تلك القرب، (وكان الانفجار يحدث عندما تصطدم القِرب بإحدى الصخور الناتئة)، وذلك لأنه يوجد في القارب من العرب من كانوا حاذقيين في ترقيع القرب وإعادتها إلى وضعها الطبيعي بسرعة، والحقيقة أن غرق القارب لا يحدث إذا مر هذا القارب فوق مناطق عميقة الغور من النهر. وعندما انحدر السيد هابرت يونغ خلال نهر دجلة باستخدام نفس تلك الطريقة البدائية عام ١٩١٣ في شهر تشرين الأول (عندما كان مجرى النهر منخفضاً) قال إنه ليس هناك من طريقة توحي بجو من الطمأنينة والرضا كتلك الرحلة، فقد سحره جو تلك الرحلة حيث الهدوء والرطوبة والتحرر من المساومات بالمقارنة مع السفر عن طريق البر، تصور نفسك أيها القارئ راكباً أحد تلك الأطواف وقدماك تمسان الماء البارد بينما الطوف يدور ذات اليمين وذات الشمال وهو يسير بسرعة مع التيار. وكانت الرحلة تستغرق حوالي عشرة أيام للوصول إلى بغداد، وعلى العموم وفي الأحوال المواتية كان الرحالة يقضي من ٥٢ ـ ٦٥ يوماً لإتمام الرحلة من حلب إلى البصرة، وكانت هذه المدة تزيد إذا كانت الرحلة بالعكس، نظراً لأن السير يكون ضد التيار في تلك الرحلة. ولكن الحقيقة أن أصحاب القوارب لم يحاولوا القيام بتلك الرحلة عكس التيار من بغداد إلى الموصل. وكانت العادة أن يتحطم القارب بعد تلك الرحلة المنحدرة من الموصل إلى بغداد وكانت الأعمدة والأخشاب الخاصة بالقوارب تجمع والقِرب تفرغ من الهواء لكي تستخدم عند بناء طواف جديد للقيام برحلة جديدة من أعلى النهر إلى أسفله. أما الرحلة ما بين البصرة وبغداد فكانوا يقومون بها في قوارب خفيفة كانت تسير إذا هبت رياح مواتية لتملأ الشراع، وإلا فقد كانت تلك القوارب تجر إلى أعلى النهر بواسطة الجمال التي يمسك بها أصحاب القوارب وهم يشدونها على طول ضفة النهر.

أما الرحلات النهرية الممتازة فكانت تتم في مجرى نهر الفرات نزولاً وقد استعمل هذه الطريق الرواد الأوائل لشركة الهند الشرقية، مثلاً رالف فيتش وجون نيوبري والتجار الآخرون الذين قاموا برحلاتهم عام ١٥٨٣ متتبعين خطى قيصر فردريك الذي بدأ بمثل تلك الرحلات قبلهم. وقد قام هؤلاء الإنكليز المغامرون بعد أن نزلوا إلى البر من سفينة تايجر (التي خلدها شكسبير بالإشارة إلى تلك الرحلة)، ثم إنهم عبروا الجبال متجهين إلى حلب، مدة سبعة أيام، وقد ساروا في الطريق الرومانية الرئيسية التي أنشأتها روما لتصل إلى الساحل. وبعدها تقدموا في رحلتهم إلى بيريجيك فوصلوها بعد يومين ونصف، وهناك استأجروا قارباً من أحد الوطنيين ليسافروا بواسطته إلى فيلوجة. وقد أتموا هذه في مدة ١٦

يوماً وهو رقم قياسي. وبعد ذلك وبعد أن باعوا قاربهم بمبلغ لا يتجاوز سدس ما اشتروه به، تابعوا طريقهم إلى البصرة عن طريق بغداد. أما ايلدريد الذي استخدم الطريق النهرية أيضاً في نفس تلك السنة فقد استغرق ضعف المدة التي قضاها فيتش وجماعته للسفر من بيريجيك إلى الفيلوجة وذلك لأن مستوى النهر كان منخفضاً. ومن جهة أخرى فإنه عندما يفكر الإنسان بالقيام بمثل هذه الرحلات عن طريق هذين النهرين العظيمين، من الواجب أن يتذكر أنه عندما تذوب الثلوج في جبال الأناضول فإن نهر دجلة والفرات يفيضان ويشكلان خطراً على الملاحة. فالملاحة تكون سهلة عندما يكون مستوى المياه منخفضاً أما في حالة ارتفاع مستوى المياه واشتداد التيار فعندها تصبح الملاحة خطرة وخصوصاً في نهر الفرات حيث تحدث هناك بعض الدوامات.

كانت بيريجيك مكان المغادرة لأي شخص مسافر من الشمال إلى بغداد أو البصرة. وكان أيضاً المكان الذي يعبر فيه المسافرون الفرات في طريقهم من الموصل وإليها. ولقد كان موقع هذه المدينة بشكل مدرج طبيعي تحيط بها الجبال من الشمال والغرب، لهذا فقد كانت دوما محطة هامة من محطات القوافل. وفي هذه النقطة التي يغادر فيها نهر الفرات العلوي مجراه الضيق المحفور في الصخر ليدخل السهل السوري وسهل ما بين النهرين. وبكلمة أخرى يصبح النهر صالحاً للملاحة لأول مرة، وتصبح الأرض على ضفتيه سهلة المنال. وكان الاسم الآرامي القديم لهذه المدينة هو بيرثا ومعناه القلعة نظراً لوجود قلعتها الشهيرة المبنية على مخروط صخري. وقد غير العرب اسم بيرثا وأطلقوا عليها اسم (بيرا) ثم تحرف الاسم فأصبح (بير) في العصور الوسطى وأخيراً اتخذ هذا الاسم شكله التركي بيريجيك وفي العهد السلوقي ربما كان هناك جسر مبني فوق الفرات عند تلك البلدة، وفي العصور الوسطى كان هناك جسر أو أكثر، ولكن سرعان ما استعيض عن الجسور بالمعديات وهي قوارب تستخدم للنقل من ضفة النهر إلى الضفة الأخرى. فقد رأى موندريل عدداً كبيراً من قوارب المعديات في (بير) وفي عام ١٨٣٦ رأى العقيد تشني ١٦ منها. وكانت هذه القوارب كبيرة ومقدمتها مفتوحة تسمح للحيوانات بدخولها والخروج منها عند عبور النهر. وعدا عن هذه المعديات كان هناك قوارب في بيريجيك تستخدم للرحلات جنوباً وهي تشبه (الفلوكة) التي ترى هذه الأيام. وفي عام ١٧٤٥ كان من الممكن استئجار أحد هذه القوارب بمبلغ ٦٠ دولاراً شرقياً (١٥ جنيهاً إسترلينياً) للوصول بالمسافرين حتى الحلة، حيث ينتقلون إلى قارب أكبر يوصلهم إلى نهاية الرحلة أي إلى البصرة. أو إذا رغب المسافر في التقدم عن طريق بغداد عندها ينزل فوق الحلة أي في الفيلوجة، ثم يستمر راكباً مسافة

أربعين ميلاً من البر ما بين النهرين، ومن الممكن استئجار أطواف تشبه الأطواف المستعملة في دجلة، ولكن ونظراً لأن سرعة هذه الأطواف تعتمد كلياً على قوة التيار لهذا فإنها تصبح بطيئة السرعة للغاية وذلك لأن المجاديف الخاصة بها تستعمل لتوجيه الطوف فقط أو لوقايته من الاصطدام بالضفة والصخور أو الجزر الموجودة في النهر عندما يقترب الطوف من ضفة النهر، وفي (حيت) حيث يوجد طبقات من القار قرب النهر يجد الإنسان نوعاً غريباً من الأشياء المصنوعة إذ يصنعون إطاراً من الخشب الخفيف وأغصان الشجر وهو مغطى بالقصب المجدول والقش، ثم يطلون هذا الإطار بالقار، وهكذا يصبح هذا الإطار كتيماً للماء بوجود طبقتين من الإسفلت والقار. ويقال إن نوحاً قد بنى الفُلك بهذه الواسطة وذلك طبقاً لما ذُكر في سفر التكوين في التوراة. ومن الممكن للزائر الحديث إلى بغداد أن يجد أشياء كثيرة من هذا النوع إذ هناك قوارب مستديرة سوداء مصنوعة من الخشب المطلي بالقار، وتشحن هذه القوارب بأكياسٍ من الحبوب والسلع التجارية وكذلك الحيوانات.وعلى العموم تعتبر الرحلة نزولاً عبر نهر الفرات رحلة ممتعة خصوصاً بالنسبة للباحث الأثري، وهي جذابة في معظم فصول السنة، وهي تروق لأي سائح من جميع الأعمار، ولكن المنغصات الوحيدة الموجودة هي البدو. فالشيوخ على جانبي النهر مشهورون بعدم رضوخهم للقانون وجشعهم إذ كل واحد منهم يتخذ موقفاً مختلفاً، فهم يفرضون مكوساً وضرائب على القوارب التي تقطع النهر (المعديات)، ولا يمنعون شعبهم من نهب السياح المسافرين عبر النهر. ولا يفيد السياح سوى وجود عدد كبير من الحرس برفقتهم ليلاً ونهاراً، وذلك لمنع الاعتداء عليهم. وأصحاب القوارب يخشون سطوة اللصوص أكثر من المسافرين والسياح أنفسهم، فهم يصرون على وجوب النوم على الشاطئ في كل ليلة من ليالي الرحلة وذلك لكي يستطيعوا حماية أنفسهم. وفي بعض الأحيان يقتنع أصحاب القوارب بإرساء قواربهم في وسط النهر ولكنهم غالباً ما كانوا يحتجون. وهكذا فإن المسافر على عجلة من أمره تظهر له الطريق النهرية بطيئة للغاية بالإضافة إلى كون التيار راكداً خلال ثلاثة أرباع السنة بحيث تصبح الرحلة طوية ومملة.

هذا وإن عدم ملاءمة النهر للملاحة يعمل على تقليل استعمال نهر الفرات مثلاً في الملاحة النهرية. إذ نجد أن رولف "**Rauwalf**" مثلاً كان متأثراً لعدم ملاءمة النهر من عدة وجوه. إذ عندما سافر نازلاً في حوض الفرات عام ١٥٧٣ وجد أن سائقي القوارب لم تكن لديهم المهارة المطلوبة في تسيير ذلك الأسطول الصغير من القوارب. فبعضهم جنحت سفينته على الرمل بينما صدم الآخرون بعضهم بعضاً، وهكذا غرقت كمية من البضائع، وأما

باقي البضائع فكان من الواجب تجفيفها في الشمس لمدة عدة أيام. ويبدو أن هذا الكاتب قد تحول عن خطته في سرد المعلومات عندما قال أنه حدث في أحد الأيام أن سارت أمور الملاحة في مجراها الطبيعي وأصبحت على ما يرام. هذا وقد ذكر هذا الكاتب أشياء كثيرة حول إزعاج الشيوخ بفرض المكوس والفحوص التي تعرضت لها الحمولات والمسافرين أنفسهم في الطريق من قبل العرب والأتراك.

ولكن إنصافاً لأصحاب القوارب نقول أنه حتى عند أسفل بيريجيك من الصعب تسيير القارب (وكيف إذا كان هناك عدة قوارب؟) أسفل نهر الفرات. وفي أثناء القرن التاسع عشر تخيل العقيد تشسني إمكانية إنشاء مؤسسة للقوارب البخارية للخدمات وذلك لربط الأناضول وسورية الشمالية بالخليج العربي، وكان مقتنعاً بفائدة وأهمية هذا المشروع بالنسبة للتجارة والسياحة والسفر، بحيث كرس عدة سنوات من حياته في سبيل إنشائه وتدشينه، ولكن وكما سوف نرى في فصل آخر من فصول هذا الكتاب لم ترق هذه الفكرة للأوروبيين بسبب وجود المنخفضات والالتواءات والأماكن الضحلة والصخور والرمال المتنقلة في مجرى النهر.

وبينما نحن في سبيل معالجو موضوع الطرق النهرية لا بأس من ذكر الطريقين اللذين استعملهما معظم المسافرين، وهما الطريقان الواقعان على طول منخفضات نهر دجلة والفرات. ونظراً لأن بغداد واقعة على نهر دجلة، فإن أسهل طريق بالنسبة لأولئك الذين يرغبون بالوصول إلى البصرة هي سلوك ذلك النهر، ولكن المنحنيات الموجودة في نهر دجلة تضاعف المسافة ما بين هذين البلدين، ولهذا فإن أولئك المسافرين الذين لا يهتمون بإضاعة الوقت هم الذين يسلكون هذا الطريق فحسب. ومع ذلك فإذا كان التيار قوياً مواتياً فإنه من الممكن إتمام الرحلة نزولاً في مدة تتراوح ما بين ١٥ ـ ١٨ يوماً. بينما تستغرق الرحلة عكس التيار أي إلى أعلى النهر ما بين ٤٠ ـ ٨٠ يوماً من البصرة إلى بغداد، ويدعى تافيرنير أن الرحلة صعوداً تستغرق ثلاثة أشهر خصوصاً إذا كانت الرياح معاكسة.

إن الطريق السالكة والشعبية في النهر هي الطريق ما بين الحلة والبصرة. فالفرات تسهل الملاحة فيه بين هاتين المدينتين وتبعد بغداد مسيرة يومين عن الحلة (على ظهور الخيل) والرحلة من هناك إلى البصرة تستغرق عشرة أيام. أما السفر المعاكس شريطة أن لا يكون التيار المعاكس قوياً جداً، تستغرق حوالي ١٦ يوماً. وقد قام الدكتور توماس بمثل هذه الرحلة إلى القسطنطينية عام ١٧٩٧ وطبقاً لما وصفه من معاناته أثناء تلك الرحلة نجد أنه لم

يكن مرتاحاً أثناءها، ولم يجد فيها أي نوع من المسليات. وهو يقول إنهم استطاعوا تأمين سلامة أمتعتهم بوضعها في أسفل القارب تحت أكياس مملوءة بالتمور، وأنهم باعوا التمور في قرية تدعى الديوانية حيث حصلوا على ربح مقداره حوالي ٣٠٪.

إن معظم مذكرات السياح عبر الأنهر تشير إلى أن المرشدين والمترجمين وأصحاب القوارب كانوا في غاية الجبن. وكان هذا الجبن والخوف مصطنعاً أحياناً لكي يوهموا السياح والمسافرين بالخطر ويبتزوا منهم أكبر مبلغ من المال، ولكن على العموم كان لهذا الخوف ما يبرره بسبب وجود العرب المتربصين وكان هؤلاء يتحدثون دوماً عن قصص حدثت وكمائن وجرائم قتل ونهب. ولقد ثبت أن هذه الحوادث لم تكن مجرد خيال وذلك قبل مجيء الدكتور هاول وقيامه برحلته. وبعد ذلك لقد حدثت حوادث من زمن قريب (٧ آذار عام ١٩٣٤) أثبتت ذلك بشكل مأساوي. فقد تقدم اثنان من الشباب وركبا قارباً دون حماية وسارا نازلين أسفل نهر الفرات، فإذا بالبدو يهجمون عليهما ويقتلونهما، وهناك وجه آخر لهذه القصة وهو أن الدكتور هاول والملازم هيود (قام هذا بالرحلة النهرية بعد الدكتور هاول بعشرين عاماً) كلاهما يظنان أن الاندفاع والطيش وعدم استعمال العقل كان واضحاً لدى المرشدين الأتراك أكثر منه لدى العرب، فالمرشدون في تلك الأيام كانوا مصدر المتاعب، ولا شك أن الأتراك مهما كانت صفاتهم، قد تمتعوا بالكراهية المطلقة من قبل العرب. ولكن هذا التفسير سطحي وجزئي فليس كل المرشدين من الأتراك مع كون معظمهم من العرب.

وعلى العموم فقد كان المسافرون تواقين لعبور الصحراء بأسرع وقتٍ ممكن. فقد كان القليل من الأوروبيين يسافرون إلى المشرق في القرن الثامن عشر سوى من كانوا في مهمات خاصة مستعجلة، وكانت الرحلة من أوروبا الوسطى حتى الشرق الأقصى رحلة طويلة ومتعبة. وهذا يظهر أهمية كون الطرق الصحراوية مستقيمة ومباشرة لتوفير الوقت وتفضيلها على غيرها من الطرق. ومن هذه الطرق كان هناك طريقان: الواحدة عبر الصحراء الصغرى والأخرى عبر الصحراء العظمى والتي وصفناها سابقاً. وقد كانت كلا هذين الطريقين تمران في منطقة تدمر بشكل منحرف وتستمران إلى الشمال من الحماد وهي تلك الصحراء الحجرية عديمة المياه. والطريق الصحراوية العظمى لم تكن سوى استمرار للطريق الأقصر. فبدلاً من عبور الفرات في أي نقطة منه، فقد كانت تحاذي النهاية الشرقية (للسماوة) (أو الصحراء العظمى) لتصل إلى البصرة.

وإذا كـان للمـسافر أي عمـل ﾃ بغـداد وهـو ﾃ طريقـه إلى البـصرة أو بـالعكس إلى حلـب، فإنـه مـن الطبيعـي أن يختـار عبـور الفـرات إمـا عنـد (حانـا) أو بواسـطة المخاضـة الـتي تخوضـها الجمـال ﾃ (الجوبـة) وﾃ (حيـت). وقبـل القـرن الـسابع عـشر كانـت أفضل طريـق للعبور عند قرقيسية عن طريق البريد الإسـلامي، وفيمـا بعـد وبعـد عـام ١٨٥٠ بـرزت فيلوجـة وأصبحت هـي مركـز العبور. ولكـن ﾃ الوقت الذي تركـز عليـه تاريخنـا الآن (أي ﾃ القـرن السابع عشر وأوائـل القـرن التاسـع عـشر) كـان المـسافرون يتبعـون الطـرق الـسنوية التقليديـة للقوافل ﾃ عبور النهر عند (حنة).

وبعد عبور الفـرات كانـت القوافـل تـستمر ﾃ رحلاتهـا إلى بغـداد بـشكل منحـرف عـبر سهل ما بين النهرين. ونظراً لأن القوافل الـصغيرة كانـت تـستغرق وقتـاً أقل من الكـبيرة لذلك فقد كانت تلك القوافـل الـصغيرة تقطـع المـسافة مـا بـين حلـب وبغـداد ﾃ مـدة عـشرين يومـاً تقريبـاً. طبعـاً إن هـذا الوقـت مـن الممكـن أن يزيـد أو ينقص خصوصـاً ﾃ أيـام الـشتاء والمطـر والثلوج. ولم تستعمل القوافل التجارية الكبرى الطريق الصحراوية الصغرى من بغـداد أو مـن دمـشق لأن تلك الطريـق كانـت تمـر بـالحزام المركـزي للـصحراء عديمـة الميـاه، بـل كانـت القوافل مجبرة لاتبـاع الطريـق القديمـة الـتي تـصل (حيـت) بتـدمر ومـن ثـم الـسفر علـى طريـق ديوقلـسية المـستقيمة. ولكـن التتـار أو الأتـراك أو حـاملو الرسـائل وبعـض القوافـل الـصغرى كانت تسلك الطريـق المباشـر الـذي كـان يبـدأ بدمـشق وينتهـي (بحيـت) عـن طريـق الـضمير وبيرميلوسـة وقبيصة. وبشكل نظري تـستطيع القافلـة العبـور بواسـطة هـذه الطريـق بمـدة ١٤ يومـاً. وﾃ عام ١٦٤٣ سـافر الراهـب سبسطان مانريك (ﾃ طريقه إلى الوطن من الهنـد وإيـران) مع قافلة تعـدادهـا ٣٠٠ جمـل مـن بغـداد إلى دمـشق بواسـطة الطريـق الأشـد صـحراوية، وهـي طريـق غـير عاديـة كمـا لاحظ ﾃ ذلـك الوقت. وكانـت مـسيرة القافلـة غامـضة ولكـن مـن الواضـح أنهم قد سـافروا إما عن طريق بير ميلوسـة أو مـن المحتمـل، عـبر طريق آبار الرطبـة. والعلامـة الفارقـة الوحيـدة الـتي ذكرهـا مـاتريكو هـي قولـه إنهـم وصـلوا إلى منطقـة الآبـار السبعة حيث كان الماء عميقاً بشكل لا يمكـن رؤيتـه. وقد اسـتغرقت قافلتـه ٧٦ يومـاً لقطـع تلك المسافة التي كانت تزيد مرتين ونصف عـن المـسافة الـتي حسبها الباشـي (رئـيس القافلـة) وهـذا كـان سببه أنهم تجنبوا الطريق الشمالية خوفاً من البدو. وقد قاسـى كل واحد مـنهم مـن العطش قبل وصول القافلة أخيراً إلى الأماكن المزروعة على بعد يومين مريحين من دمشق.

ومن الممتع أن نذكـر الـسبب الـذي حـدا بمـاتريكو أن يختـار طريـق دمـشق، فقـد سمـع أن مـوظفي الجمـارك الأتـراك كـانوا يـضعون العراقيـل والـصعوبات أمـام المـسافرين مـن الهنـد،

فقد كان هؤلاء الموظفون يظنون أن كل مسافر قادم من الهند قد أخفى في ثيابه المجوهرات واللآلئ الثمينة، ولهذا فقد أجروا فحوصاً دقيقة في جسم وأمتعة الركاب أملاً منهم بإيجاد شيء من المجوهرات معهم. ولكن يظهر أن هذه المعاملة من قبل موظفي الجمارك قد تعدلت ما دمنا لم نعد نسمع أي شكوى من هذا النوع خلال القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر.

وأخيراً نأتي إلى طريق الصحراء العظمى، تلك الطريق البرية الطويلة التي كتب عنها وسافر بواسطتها موظفو شركة الهند الشرقية. وهذه الطريق الفريدة من نوعها كانت تستغرق مدة أربعة أشهر من بريطانيا إلى الهند. وبالنسبة لمسافرين آخرين فقد كانت أمتع وألذ جزء من رحلتهم الطويلة نظراً لمصاعبها وليس لأخطارها.

أما بالنسبة لمسافرين آخرين فقد كانت أمتع وألذ جزء من رحلتهم حيث تكثر التجارب الجديدة والمناظر الخلابة على الصعيد البشري والأثري معاً. وكانت الطريق الصحراوية التي تبلغ حوالي ٧٦٥ -٧٨٠ ميلاً طولاً ما بين ٢٤- ٣٨ يوماً. وكان المسافر يقضي معظم وقته في الصحراء، وكان مجبراً أن يعيش معيشة البدو بكل ما فيها من المصاعب والرتابة، وكان يقاسي من شدة الحرارة في النهار والبرد في الليل ومن الرياح طيلة الوقت، وكان يقاسي ألم العطش إذا نفذت المياه. وكان مهدداً بخطر النهب والقتل على يد البدو المتجولين، وكذلك جميع أفراد القافلة، وقد كانت كل هذه الأشياء محتملة ولا سبيل إلى إيقافها. ولكن ومن جهة أخرى ما لم تكن الرحلة في وسط الصيف أو منتصف الشتاء فالحرارة والبرودة ليست شديدة بشكل غير محتمل، والشيء الوحيد الذي كانوا يخشونه هو ريح السموم، وكذلك كان هناك خطر نضوب الماء في الصيف لأن تخطيط مسيرة القافلة هو سيرها مدة ثلاثة أيام من بئر أو ينبوع ماء لآخر. وكانت القافلة تتجنب المرور بالقرى الصحراوية على ضفاف الفرات ولكن ذلك لم يكن مجالاً للخسارة وكان (باشي) القافلة لا يمر إلا بالقرى الصغيرة حيث المكوس والضرائب أقل وطأة. وبعد عبور منطقة تدمر كان النهر بادياً للعيان، وبالنسبة لأمين القافلة فقد كانت الصحراء المكشوفة أكثر أماناً من المناطق الأهلة بالسكان، وهذا يصدق على منطقة الفرات ومنطقة أعالي ما بين النهرين. وقد كان النظام المشيخي الذي افرز وجود بعض الشيوخ ذوي السلطة المطلقة، هو المسؤول عن تلك المساومات للحصول على سلامة القافلة. إذ قبل بدء الحركة كان على القافلة أن تؤمن بشكل غير مباشر حُسن النية عند أولئك الشيوخ الذين كانوا يؤمنون رحلة القافلة مقابل الهدايا والنقود التي يستلمونها. ولم يجرؤ أي بدوي على

عصيان أوامر الشيخ ولهذا فقد كان باشي القافلة يؤمن وجود الرفاق أو جوازات السفر البشرية كما كانوا يدعون دائماً لمرافقتهم طيلة رحلتهم الصحراوية، وكان الرفيق أحد أفراد قبيلة أو عشيرة تخضع لأوامر الشيخ الأكبر. وكان هذا الرفيق يحمل إشارة أو رمزاً كراية قبيلته. وكان وجود الرفيق في القافلة كافياً للإشارة إلى جميع البدو الآخرين أو إلى من يهمهم الأمر أن شيخ هذه القبيلة قد تعهد بشرفه حماية القافلة.

وبنفس الوقت لا يحترم هذا الرفيق فحسب بل كانوا يمتنعون عن إلحاق الأذى بالقافلة جميعها. أما البدو الذين كانت تخشاهم القافلة فهم البدو الغرباء من الذين لا ينتمون إلى أية قبائل من الصحراء الشمالية، والذين لم يشترك شيخهم في إرسال الرفاق لحماية القافلة. وقد كان عرب شمر يشكلون هذا النوع من القبائل الغريبة عند قدومهم لأول مرة، وكانوا لذلك مرهوبي الجانب، وكذلك الوهابيون الذين كانوا مرهوبي الجانب في نهاية القرن الثامن عشر بالنسبة للقبائل البدوية الأخرى، وكذلك بالنسبة للقوافل المارة في الصحراء، ولكن الأمر الجيد بالنسبة لهم هو أنهم كانوا يطالبون بالضريبة والهدايا الحرة ولا يعملون على نهب القوافل كغيرهم.

لقد كان السفر خلال الصحراء المكشوفة أكثر أماناً وأقل تعرضاً لدفع المكوس والعائدات، بحيث أن المسافرين من وإلى إيران كانوا يفضلون السفر عبر الصحراء الصغرى ما بين بغداد وحلب، بدلاً من الذهاب عن طريق إحدى الطرق الشمالية التي كانت تنتهي في أزمير أو القسطنطينية. وقد أوصى تافيرنر الذي سافر إلى إيران لعدة مرات في منتصف القرن السابع عشر باتباع هذه الطريق، وقد قام بنفسه في إتمام الرحلة التالية وبسرعة لمصاحبته مرشداً واحداً.

من الإسكندرونة إلى حلب.............................	يومان	+
من حلب إلى الطيبة.............................	ثلاثة أيام	+
من الطيبة إلى مشهد الرحبة	خمسة أيام	+
من مشهد الرحبة إلى حنة	خمسة أيام	+
من حنة إلى بغداد	أربعة أيام	+
المجموع	تسعة عشرة يوماً	

ومن ثم إلى إيران عن طريق كنغافار إلى أصفهان ١٣ يوماً أخرى. وبهذا البرنامج مع وجود اتصالات نهرية طيبة ورياح مواتية في البحر الأبيض المتوسط فيرى تافيرنر أن باستطاعة الإنسان السفر ما بين باريس وأصفهان في مدة شهرين.

وفي عام ١٦٢٦ كتب أحد سفراء البندقية من القسطنطينية إلى الرودج (وهو رئيس البندقية) وإلى مجلس الشيوخ هناك ما يلي:

إن الطريق من بلاد العجم إلى دمشق مروراً بديار بكر سيئة وطويلة وخطرة، أما مروراً بالصحراء فهي قصيرة وسالكة ومأمونة العاقبة. ومن ثم إلى دمشق حيث يستطيع الركاب الوصول بمدة ١٢ يوماً والقافلة ٣٠ يوماً فالطريق آمنة بالنسبة للقوافل والركاب على ظهور الخيل. أما المجموعات الصغيرة فمن الممكن أن تنهب ويعتدى عليها، ولكن لا تحدث جرائم قتل فيها. ولقد استقيت هذه المعلومات من عدة أشخاص من الأتراك القاطنين في حلب من الذين سافروا إلى تلك الأقاليم.

هذا وكانت السلامة بالنسبية للقوافل السائرة في الصحراء المكشوفة مؤمنة بعد عام ١٧٤٠ أكثر منها قبل عام ١٦٤٠.

٢) أساليب وكيفية السفر عبر الصحراء

قبل وصف الطريق الصحراوية العظمى بالتفصيل من الأفضل ذكر الاستعدادات التي يتوجب على المسافر القيام بها قبل بدء الرحلة. ففي البداية وعندما يقرر المسافر سلوك الطريق الصحراوية الطويلة بسبب الأمان السائد فيها وقصر المسافة، وخلوها من المعيقات غير الضرورية، خصوصاً تلك المسببة عن غلاظة الموظفين الأتراك عندها ينبغي على المسافر أن يقرر أسلوب وكيفية السفر.

من الممكن أن يقوم المسافر بالرحلة لوحده تحت حراسة واحد أو اثنين من الحراس العرب، إذ أن أولئك الذين قاموا بهذه الرحلة بهذا الشكل قد هنأوا أنفسهم لنجاتهم من المعيقات والغلاظات التي يلاقيها المسافرون برفقة عدد كبير من الرجالات والحيوانات، ومن الواضح أن سفر اثنين أو ثلاثة معاً أقل أماناً من سفرهم مع مجموعة من الرجال في قافلة محروسة حراسة مشددة خصوصاً إذا لم يكن بينهم رجل من البدو والوطنيين. ولكن سرعة العدد القليل من المسافرين تكون أكبر من سرعة القافلة. فإذا كان هناك ثلاثة أو أربعة رجال فهم يستطيعون قطع حوالي ٥٠ ميلاً يومياً، وهكذا يصلون المكان المقصود في

مدة ١٥ أو ١٦ يوماً، أما إذا كان المسافر مسرعاً فيمكنه الحصول على إذن من الدولة عن طريق قنصل بلاده بالسفر بصحبة أحد حاملي الرسائل الحكومية. وهذه هي الطريق الأقل كلفة نظراً لأن (النزيل) أو (الأمر الإمبراطوري) الذي يخول المسافر مصاحبة أحد الرسل الرسميين لدى الدولة يمنحه جميع التسهيلات ويعفيه من جميع النفقات الطارئة. مثلاً سافر وليم هود من بغداد إلى القسطنطينية بهذه الواسطة بعد دفع مبلغ ٣٠ جنيهاً إسترلينياً فقط. وعلى كل حال فإن كلا هاتين الطريقتين في السفر متعبتان، وحتى السفر مع القوافل كان يعني السير الشاق بسرعة فائقة ويعتبر من اختبارات التحمل الفائقة الأهمية. وفوق ذلك فإن ركاب الهُجن لا يأخذون معهم أية أمتعة نظراً لأن من واجبهم تخفيف أحمالهم بقدر الإمكان. وهذه هي إحدى مساوئ الرحلة على الهُجن، وذلك لأنه ما لم يصطحب الإنسان أمتعته معه عبر الصحراء فإنه سوف ينهي رحلته قبل أن تصل إليه أمتعته. إذ عندما قام تتريرو عام ١٥٢٨ (برفقة مرشد واحد فقط) بالسفر السريع من البصرة إلى السخنة في طريقه إلى حلب كان كل ما معهما حبات من التمر والبسكويت وكُرات مستديرة من العجين لإطعام الجمال وبعض أوعية وخزانات الماء.

وعلى العموم فكان المسافر العادي يتوقع أن يتصل بقافلة التجار وهي واحدة من القافلتين الكبيرتين اللتين كانتا تتجهان وتقومان بالرحلة من حلب إلى البصرة سنوياً، أو أن يتصل بإحدى القوافل التجارية الصغرى. وكلما كانت القافلة أصغر، زادت سرعتها عند عبور الصحراء وكلما كانت القافلة أكبر قلت وانخفضت سرعتها وزادت المعيقات المحتومة، ولكن عندها تصبح الحراسة والأمن فيها بشكل أفضل. ومع ذلك فليس للمسافر الخيار سوى أن يختار الالتحاق بأية قافلة أخرى مع أن القوافل الصغرى تستطيع القيام بالرحلة في أوقات مختلفة. والحقيقة أن أفضل وأكثر الأساليب راحة هي استئجار قافلة خاصة ومع أن هذه الطريقة مُرضية من شتى النواحي إلا أنها أكثر الرحلات تكلفة عند السفر. وبالإضافة إلى ذلك فإن هذه الطريقة تستوجب التأخر مدة تتراوح ما بين عشرة أيام إلى الأسبوعين لاستكمال العدد الضروري من الرجال والمعدات لتأمين سير القافلة الخاصة، وعادة ما يكون التأخير في حلب حيث كان من الصعب الحصول على الإبل المطلوبة أكثر مما هو عليه الحال في البصرة. زد على ذلك أن رئيس القافلة (باشي) ينبغي اختياره بكل دقة وعناية يمكن أن يتصورها الإنسان، لأن عليه تتوقف مسؤولية نجاح الرحلة بأجمعها ولهذا فقد كان من الضروري أن يكون الباشي رجلاً فعالاً وموثوقاً به. هذا وقد عالج الرائد جون تايلور موضوع نفقات الرحلة ومصاريفها بعناية ولكن ليس بدقة تامة

عند عبوره الصحراء عام ١٧٨٩، فذكر في تقريره المقدم إلى شركة الهند الشرقية البريطانية أنه من الممكن استئجار قافلة خاصة بمبلغ يتراوح بين ٥٠٠ إلى ٦٠٠ جنيه إسترليني. وتحتوي هذه القافلة على حرس مسلح مؤلف من ٥٠ ـ ٦٠ رجلاً وعشرين جملاً لحمل الأمتعة والخيام وقرب الماء وأمتعة المسافر الشخصية، ويستطيع المرء إنجاز الرحلة في مدة ٢٨ يوماً. هذا وقد دفع الرائد تايلور نفسه الذي سافر مع جماعة مؤلفة من خمسة رجال (بما فيهم اثنان من الخدم) مبلغ ٣٣٣ جنيه إسترليني وعشرة شلنات و ٨ بنسات أجرة قافلة كانت تحتوي على ١٦ جملاً محملة وبعض الحراس من العرب عددهم أربعون حارساً مسلحين بالبنادق والسيوف.

لقد كان كل شخص يتعامل مع العرب يُصر على ضرورة عقد أي اتفاقٍ معهم بصورة رسمية تربطهم بشدة إلى تعهداتهم بقدر الإمكان. وفي جميع الرحلات كان الرحالة يكتبون عقداً مكتوباً يوقعه رئيس القافلة (الباشي) بحضور بعض الشهود. وكان الأشخاص الثقات حريصين على الوفاء بتعهداتهم بشكل تام.

وهنا يجدر بنا، وذلك لزيادة متعة القارئ واستنارته، أن ننقل حرفياً بعض هذه العقود. فقد رغب العقيد جيمس كابر برفقة اثنين من الإنكليز مع ثلاثة من الخدم في عبور الصحراء من حلب إلى البصرة عام ١٧٧٨. ونظراً لأنه لم تكن هناك قافلة متواجدة، لذلك شكل لهم القنصل قافلة خفيفة، وفي اللحظة الأخيرة انضم لهذه القافلة أحد اليهود التجار الذي عرض عليهم مضاعفة الحرس إذا سمح له بإضافة ثلاثين جملاً محملة بالبضائع لحسابه الخاص عبر الصحراء.

وهكذا كُتِب العقد مع أحد الشيوخ المدعو سليمان من حلب: نشهد نحن الموقعين أدناه من قبيلة النجادي أننا وبمحض إرادتنا وحريتنا قد وافقنا على اصطحاب وإرشاد حامل هذا العقد كابر الإنكليزي وجماعته، وأننا ملزمون أن نأخذ معنا سبعين حارساً من عرب النجادي والعجيلي وبني خالد الذين يجب أن يكونوا مسلحين بالبنادق... ونحن نعده أيضاً أن نحمل معنا سبعة من الرفاق ومعهم بنادقهم، اثنان منهم من قبيلتين مختلفتين تدعيان العجيلات واثنان من قبيلتي الغيدان وواحد من قبيلة ولد علي وواحد من قبائل بني وهب وواحد من قبيلة الاكروتي وواحد من قبيلة بياجي وواحد من قبيلة السرحاني. وقد تم الاتفاق أننا نحن الموقعين أدناه سوف نجلب مؤننا معنا ومؤن وأطعمة الحرس والرفاق المذكورين أعلاه، وأن نحمل هذه المؤن على جمالنا التي سوف ندفع أجورها من جيوبنا، وأننا قد وافقنا أيضاً أن

نشتري لأنفسنا ١٣ رطلاً من ملح البارود و ٢٦ رطلاً من الكرات، وجميع تكاليف هذه الأشياء تدفع من جيوبنا وليس للعقيد كابر دخل في ذلك، ونتعهد أيضاً أن نجهز له ولجماعته ١٩ جملاً لاستعماله الخاص، ولاستعمال جماعته ولحمل خيمهم وأمتعتهم والماء والمؤن العائدة لهم ولخيولهم فضلاً عن هذه الجمال التسعة عشر المذكورة أعلاه. ونحن نتعهد أيضاً أن نقدم جملين قويين لهم لحمل المحفة (التي يجلس عليها الركاب) وذلك لكي يستطيعوا تغيير جمل واحد كل يوم وأن نقدم شخصاً يقود الجمل وشخصاً يعتني بالخيول.

ونحن نتعهد للعقيد كابر، بناءً على موافقتنا، أن ندفع جميع المكوس والعائدات (الجوايز) لجميع الأعراب الذين نمر بهم وللشيوخ من جميع شيوخ قبيلة بني خالد، وإلى جميع القبائل الأخرى من أية صفة كانت، ونحن مسؤولون عن كل ما كتب أعلاه، وقد وافقنا أيضاً أن نأخذ رفيقاً ليسير معنا من قبيلة الإسلام وقبيلة شمر عند المرور بمضاربهما حتى نمر بتلك المضارب.

وقد اتفقنا أيضاً ألا نأخذ معنا أي نوع من البضائع والسلع أو حتى الرسائل لأي شخص آخر عدا بضائع الخواجة روبين التي تبلغ حمولته واحداً وثلاثين جملاً، وأننا قد استلمنا أجرة نقل بضائع الخواجة روبين كاملة طبقاً للإيصال الذي سلمناه للخواجة روبين. وفوق ذلك فقد اتفقنا بناءً على محض إرادتنا أن نؤمن نقل هذه الأحمال الواحدة والثلاثين لكل حملٍ منها اثنان من الإبل، وذلك لكي نظل على اتصال مع جماعة العقيد كابر وألا نفترق عنه وعن رفاقه حتى نصل إلى مدينة جرين[1] (على الخليج العربي وهي على بعد حوالي سبعين ميلاً من البصرة) وقد تعهدنا أيضاً أن ندفع أجور الدليل والمؤذن والبيرقدار (حامل البيرق أو العلم) والقواس، جميع هؤلاء الأشخاص سوف ندفع أجورهم من جيوبنا، وليس العقيد كابر ملزماً بالدفع. وقد اتفقنا أيضاً بمحض إرادتنا مع العقيد كابر المذكور أن نحمله هو وجماعته سالمين آمنين خلال ستة وثلاثين يوماً إلى جرين ابتداء من اليوم الذي نرحل فيه عن النيرب (شمال شرق حلب)، وفي حالة رغبة العقيد كابر من الممكن أن نرتاح يوماً أو أكثر وأن أيام تأخرنا لا تحسب من الستة وثلاثين يوماً المذكورة أعلاه. وقد تعهدنا

(١) كان الخواجة ذاهباً إلى جرين على الخليج العربي وتبعد سبعين ميلاً عن البصرة. أما العقيد كابر فقد ذهب مباشرة إلى البصرة ولكن الخواجة روبين وتجارته سلكت طريقاً فرعية إلى جرين وهذه الطريق متفرعة من طريق البصرة.

نحن الموقعين أدناه أن نرسل قبل وصولنا إلى جرين بمدة ثلاثة أيام رسولاً يحمل رسالة من العقيد كابر إلى جماعة الانكليز في جرين.

وقد اتفقنا نحن الموقعين أدناه مع العقيد كابر أن يدفع لنا لقاء جميع الخدمات المذكورة أعلاه مبلغ ٢٥، ٩٤١ دولاراً (حوالي ٢٣٥ جنيهاً استرلينياً) في حلب، ونحن نعيد ونعترف أننا قد استلمنا هذا المبلغ كاملاً.

وفضلاً عن ذلك فقد تعهد العقيد كابر بدفع مبلغ ٥٠٠ دولار (حولي ١٢٥ جنيهاً استرلينياً) على الطريق. وبعد ذلك وبعد وصولنا إلى جرين بعد إيفائنا بتعهداتنا معه أن يدفع لنا مبلغ ٨٠٠ دولار رومي (حوالي ٢٠٠ جنيه استرليني)، وفي حالة تخلفنا عن القيام بتعهداتنا أو أي جزءٍ منها فإننا نسامحه بال ٨٠٠ دولار المذكورة. ونحن الموقعين أدناه متكافلين متضامنين لإنجاز جميع التعهدات والشروط المتفق عليها نحن الفريقين المتعاقدين، وقد وقعنا هذا العقد بأصابعنا وبصمنا هذا العقد في اليوم السادس عشر من شهر شوال من السنة الهجرية ١١٥٦هـ (تشرين الأول عام ١٧٧٨م).

التواقيع:

سليمان بن هدية محمد البشير علي بن فاضل وخمسة أسماء أخرى.

أما الشهود على هذا العقد فهم: الحاج عمر وليد وستة أسماء أخرى.

وهذا هو مثل نموذجي لنوع من أنواع العقود في القرن الثامن عشر وقد نفذ الشيخ سليمان تعهداته جميعها.

وابتداءً من أيام العقيد كابر حتى القرن العشرين كان جميع أولئك الذين يستأجرون الجمال والقوافل لعبور الطرق الصحراوية يقومون بكتابة مثل هذه العقود. وكان البارون ماكس فون تيلمان من الأمثلة الحديثة، فقد عبر هذا الشخص الصحراء الصغرى في الربع الأخير من القرن التاسع عشر. وقد كتب عقداً مع أحد سائقي الجمال من قبيلة عجيل لنقله سالماً من بغداد إلى دمشق، واشتملت الاتفاقية على إعداد ستة من الإبل ومرشدين وأن يكون النقل عن طريق الحلة ـ كربلاء، ثم تدمر خلال مدة لا تتجاوز ١٧ يوماً وكان التعويض المتفق عليه ٣٢ ليرة عثمانية (وهذه تساوي ٢٩ جنيهاً استرلينياً طبقاً لسعر التداول عام ١٨٧٥) تدفع سلفاً، وأن تدفع إكرامية قدرها ٣ جنيه استرليني و ١٤ شلناً في دمشق في نهاية الرحلة إذا وصلت القافلة إلى دمشق في الوقت المحدد (١٧ يوماً) وإلا فلا تدفع هذه الإكرامية.

لقد كانت قضية الإكرامية قضية شائكة لأن المساومة مع العرب ليست سهلة فالمساومة طقس من الطقوس، وعمل كامل يتخلله تبادل عبارات المجاملة التي لا معنى لها، وشرب القهوة بكميات كبيرة، وغالباً ما تقدم الهدايا ولكن أساس نجاح المساومة يعتمد على القضية المعروضة على بساط البحث. فالأجنبي السيئ الحظ الذي يشعر أنه عاجز عن فهم اللغة العربية ينبغي عليه أن يظهر لهم أن رحلته ليست بذات أهمية بالنسبة لنجاحه في المساومة، وأن الزمن الذي يقضيه في المساومة ليس زمناً ضائعاً عبثاً. إذ أن الطرق المستعملة في المساومة غريبة بالنسبة للمزاج الإنجلوسكسوني. وفضلاً عن ذلك فقد كان من المستحيل الإدعاء أن عامل الزمن غير هام. وهكذا وعلى العموم فإن المسافر الهندي ـ الإنكليزي (الجنسية) يصبح في موقف حرج في جميع الأحوال. والشيء الوحيد الذي يحفظ ماء الوجه هو تلك النظرة البريئة والبساطة المتناهية للحياة في منطقة الشرق الأوسط في جميع مظاهرها المادية.

كانت المساومة على النقل تتعقد بسبب عدم القدرة على اختيار رئيس معتمد عليه للقافلة، فليس هناك من فائدة اقتصادية عند التفاوض مع (باشي) من نوع رخيص ودنيء عندما تظهر عدم كفاءته فضلاً عن خيانته والتي تكلف الرحالة الكثير. إذ هناك عدة طرق يستطيع فيها هذا الباشي أن يعوض عن ما يعتبره مساومة عادلة أو غير عادلة وذلك عندما يصبح الرحالة الأجنبي تحت رحمته بعد ابتداء الرحلة.. فالقائد غير الكفؤ عنصر سيء في القافلة نظراً لأنه يُعرض أفراد القافلة ولو بشكل غير مقصود للإزعاجات اليومية والأخطار الدائمة التي من الممكن تجنبها. ولقد كتب الدكتور جوليوس جريفيت عام ١٧٨٦ عن قضية أحد قواد القوافل الذي تعاقد معه السيد ج. فقد رتب هذا الرجل السيء الحظ أموره ودفع سلفاً أجور نقله من البصرة إلى حلب، واتفق أن تكون مدة الرحلة عشرين يوماً، ولكن وفي أثناء الرحلة حدثت عدة إعاقات ومصاعب ادعى الباشي أنها ناتجة عن رغبته في تجنب بعض القبائل المعادية، وقد استمر الباشي في طلب مبالغ متزايدة شيئاً فشيئاً ولم يكن للسيد (ج) مجال للاختيار سوى أن يدفع ما فُرض عليه من الابتزاز خوفاً من أن يتركه الباشي ولا حول له ولا قوة في منتصف الصحراء، واستغرقت قافلته اثنين وسبعين يوماً للوصول إلى حلب أي بزيادة ٥٢ يوماً عن الوقت المحدد ولم يستطع القنصل الإنكليزي مساعدة السيد ج. بأي حال من الأحوال، وكل ما استطاع القنصل عمله هو منع أولئك العرب من ممارسة مثل هذه الأعمال في المستقبل. وهذا هو الجانب المظلم لتلك الصورة. ويقول الدكتور جريفيت إن السيد (ج) قد عانى من مشكلة غير عادية لم يحسب حسابها

والحقيقة أن السبب في ذلك أن السيد ج. لم يختر رئيس قافلته بعنايةٍ كافية. ثم يستمر الدكتور جريفيث قائلاً: "إنصافاً للعرب ينبغي أن نعترف أن ظروفاً من هذا النوع قلما تحدث. فالعرب يحافظون بأمانة وإخلاص على تعهداتهم شريطة أن تكون تلك التعهدات مفهومة، وعلى العموم يجب الاعتماد على تنفيذ العقد".

وبالنسبة لتكاليف الاشتراك بالسفر مع إحدى القوافل التجارية، فلم تكن التكاليف واسعة المدى، إذ أن شخصاً يود السفر برفاهية ينبغي عليه دفع حوالي ٢٠٠٠ روبيه (حوالي ٢٠٠ جنيه استرليني) أجرة الركوب والأمتعة والحيوانات والطعام وغيرها من الأشياء المختلفة، وكذلك أجرة خدمات المترجم العربي. ولكن المسافر الفقير أو المحب للاقتصاد يستطيع تقليص هذا المبلغ إلى ٢٠٠ روبية هندية أو (حوالي عشرين جنيهاً إسترلينياً) بحيث أن أي رقم بين هذين الرقمين المتطرفين ممكن الحدوث، فالرجل المتوسط الحال الذي عبر الصحراء ما بين عام ١٧٤٥ وعام ١٧٩٠ كان عليه أن يدفع من ٥٠ ـ ٦٠ جنيهاً إسترلينياً، وهذا المبلغ المتواضع يؤمن له شيئاً من الراحة: مثلاً لقد تكلف المدعو بارثليمو بلامستيد مبلغ ٤٨ جنيهاً إسترلينياً للسفر مع قافلة من الإبل من البصرة إلى حلب عام ١٧٥٠، وقد دفع نصف هذا المبلغ أجرة المحفة مع ثلاثة جمال للحمل مع تجهيزاتها ومع ستة قرب من الماء وقد أنفق هذا المال لشراء أحجام مختلفة من زجاجات الماء والقرب والطعام (بما فيه الخبز والأرز والسكر والقهوة والزبدة والبصل والفلفل والملح)، وكذلك أجرة خادم مع سجادة. ولكن قائمته لا تشمل ذكر الخيام التي لا يستغنى عنها والمطبخ المتنقل. وقد أقرضه كلا هاتين المادتين الهامتين أحد الأصدقاء. ويؤكد الرائد تايلور في قائمة مصاريفه جميع هذه المواد بما فيها الجمال الأربعة والخيمة والمطبخ ويضيف الفراش والأغطية على القائمة. وكان وجود صندوق الأدوية مفيداً وضرورياً لكلا الرحالة وللأعمال الخيرية التي كانت تؤدي للعرب أو الرفقاء من المسافرين الذين يصابون بالمرض أثناء الرحلة ويصبحون بحاجة ماسة إلى الأدوية. وبالنسبة للطعام من الممكن إضافة عدة مواد غذائية ولكن المواد التي ذكرت أعلاه هي من مستلزمات الصحراء، وبالإضافة إلى ذلك فإن أي مادة من المواد المذكورة أدناه مقبولة في الرحلات الصحراوية: عصير الفواكه (خصوصاً عصير الليمون) الروائح العطرية والخل. لحوم الدجاج الباردة واللحوم المعلبة واللسانات والجبنة والحساء والمواد الجافة. مثل السفرجل والبهارات والبسكويت، وكذلك يلزم حجر الشب لتنقية الماء الذي يوجد على الطريق. ولكن اللحوم المعلبة تفسد في الطقس الحار ولهذا يمكن شراء الأرانب والأغنام والطيور الداجنة أثناء الطريق. وأحياناً يمكن شراء حليب الماعز والبيض والتمور

من القرى، كقرية قبيعة و(الشتات) وكذلك الشعير، أما النبيذ فهو غير صحي خصوصاً في الطقس الحار. فالمشروب الصحي الوحيد هو اللبن خصوصاً بالنسبة للذين لا يعارضون في مذاقه وهو شراب مبرد وصحي ومصنوع من الحليب المتخمر.

إن القضية المحيرة والتي يصعب حلها هي كيف يستطيع المرء أن يسافر براحة تامة في الصحراء، فلقد نصح الجميع باستعمال المحفة، ولكن هذه مألوفة وهي عبارة عن صندوق خشبي يجلس في داخله الإنسان (وارتفاعها حوالي خمسة أقدام) وتحمل بشكل عامودي كالكرسي وكانت محاطة بالستائر الثقيلة وعليها غطاء للوقاية من الشمس وفي بعض الأحيان توضع فيها بعض الفراش أو الحصر ولكن غالباً ما لا يوضع أي شيء فيها. وتؤلف زوج من هذه المحفات حملاً كاملاً. وهكذا فالجمل الذي يحمل المحفة يستطيع حمل إنسانين أو شخصاً واحداً يقابله أوزان بقدر وزنه في الجانب الآخر. وبعض الناس يرغبون في السفر في هذه الأقفاص أو على الأقل يفضلونها على الركوب أو المشي تحت الشمس الحارقة. أما الآخرون فيفضلون ركوب الجمل بالأسلوب البدوي أو ركوب حصان أو حمار أو حتى المشي وذلك لأنهم يجدون المحفة صعبة التحمل وتصيب الإنسان بنوع من الشلل، ويصف بيواس إحدى المحفات بما يلي:

"لقد أتعبتنا وأرهقتنا محفتنا. إذ أن الظاهر أن هذه المحفات قد صنعت لاستعمال أولئك الذين ليست لهم سيقان أو يستطيعون الاستغناء عن سيقانهم ونزعها عن أجسامهم. فمن المستحيل أن يستطيع الإنسان تحمل الجلوس في المحفة أكثر من دقيقتين فحسب. والحركات التي تعتريك وأنت في المحفة من عمل الشيطان، فقد أصابني أثناء النهار شعور بالمرض والغثيان كامرأة حبلى وتكسرت أضلاعي ليلاً كما تكسرت أضلاع سانكوبانزا رفيق دون كيشوت عندما نصبوه أميراً، ولكن هذه المحفة تساعد في إبعاد أشعة الشمس الحارقة عن الراكب. والشمس في هذا الفصل (شهر آب) غير محتملة أبداً. مع أن فائدة المحفة لا تزيد عن كونها أداة للخبز بدلاً من التحميص. وبهذا فإني أعتبر المحفة أداة تافهة لا فائدة منها أو عجلة يد بالنسبة إلى العربة الفارهة".

وبعد كل ما ذكر أصبح من الصعب إقناع أولئك الأشخاص غير المتمرنين بفائدة المحفة، ولهذا فإن أفضل خطة هي المشي خلال فترة الصباح الباردة ثم الراحة في المحفة أثناء شدة الحر، أو أن يركب المرء حصاناً أو بغلاً أو حماراً من الحجم الكبير جزءاً من الوقت ثم الجلوس في ذلك القفص المغطى أثناء الحر في النهار. وقد أوصى الرحالة جيلارد روبرتس

باستخدام الحمير الكبيرة الحجم السريعة الحركة والرفيعة الثمن خصوصاً في البصرة. فالخيول غالية الثمن وهي معرضة للإصابة بالعرج عندما تساق لتشتغل وتعمل أعمالاً مرهقة في الفصل الحار وعلى الطرق الرملية الفظيعة. وحجم الحصان مقبول بالنسبة للجمل والحمار. وحتى إذا عومل الحصان معاملة حسنة وأروي بالماء بانتظام فهو لا يستطيع تحمل المشاق أثناء عبور الصحراء، وعلى العموم فالخيل تتطلب طعاماً أفضل وماء أكثر وعناية قصوى تزيد على حيوانات النقل الأخرى.

وفي هذا الوقت يختلف سعر الجمل من ٤ ـ ٧ جنيهات إسترلينية بينما يكلف الكديش الممتاز ٨ جنيهات في حلب أما الحصان الجيد فهو يكلف ٣٧ جنيهاً إسترلينياً. وتستطيع شراء حصان جيد في البصرة بمبلغ ٥٠٠ روبية بصرية (حوالي ٣٧ جنيهاً إسترلينياً و ١٠ شلنات) وتنفق ١٠٠ روبية في شراء عربة وملحقاتها، وبعدها تستطيع بيع هذه في حلب بمبلغ ٣٠٠ روبية بصرية (حوالي ٢٢ جنيهاً إسترلينياً وعشرة شلنات) إذا (وأؤكد على كلمة إذا) وصلت هذه العربة بحالة جيدة. ومع ذلك فهناك كثير من الأشخاص الإنكليز ممن يفضلون ركوب الحيوان الذي يرتاحون له على السفر والبقاء مدة طويلة في حالة من الانزعاج وعدم الراحة.

ربما كان أصعب مشكلة تصادف الرحالة هي قضية الملابس. فهل يُنصح بارتداء الألبسة الوطنية أم عدم ارتدائها؟ أم محاولة التنكر. والحقيقة أن الآراء قد اختلفت بالنسبة لهذه المشكلة والقضية الهامة، فهناك بعضهم ممن يؤكد أن ارتداء الملابس العربية دون المقدرة على التكلم باللغة العربية والتصرف كالعرب إنما هو أمر أسوأ من السيء، لأن مثل هذا العمل سوف يُفسر بأنه علامة للعبودية والجبن ويعامل من يرتدي هذه الملابس باحتقار وازدراء. أو حتى أسوأ من ذلك. هذا وإن هناك مدرسة فكرية خاصة تقول إن المسيحي وخصوصاً الإنكليزي سوف يكون محترماً ما دام أنه لم يفرط في كرامته بارتداء ملابس بعض الجنسيات الأخرى. أما المدرسة المعاكسة فتقول إن السفر وارتداء الملابس الوطنية سوف يعطي ويسبب روحاً من الصداقة والود بالنسبة لسكان البلاد، وسوف يُفسّر بكونه علامة من علامات الاحترام والمجاملة لمضيفيك في بلاد غريبة. ويقول هؤلاء إنك إذا استنكفت عن إعلان نفسك أجنبياً فإن ذلك يولد روحاً من الصداقة لأهالي البلاد الذين سوف يفسرونه بأنه علامة من علامات الاحترام، وأما بالنسبة للرحالة نفسه فإن ذلك يعني عطفه وحبه لعادات وتقاليد أهالي البلاد الذين يختلف دينهم عن دينه. وأخيراً لقد قيل إنه إذا ظهر الإنسان في مظهر مشابه لمظهر أهالي البلاد فإن ذلك يعني التخلص من النظرات الشريرة والتي تخلو من الترحيب، والتخلص من الملاحظات العابرة والإهانات التي

تُطلق جزافاً. وهكذا يرى القارئ أن هاتين النظريتين المطروحتين حول هذا الموضوع بشكل نظري، والحقيقة أن الرحالة قد وجدوا أن هناك ضرورة لارتداء الملابس الوطنية في القرن السابع عشر ابتغاء السلامة، وأن هذه العادة قد انتقلت إلى السياح والرحالة في أوائل القرن الثامن عشر بحيث أصبحت أمراً إجبارياً. أما في القرن التاسع عشر فلم يعد من الضروري ارتداء الملابس الوطنية عند السفر في الصحراء. فإذا اقتبسنا أقوال الرائد تايلور مرة ثانية فهو يقول إنه من الأفضل إجراء تسوية أو حل وسط، مثلاً أن ترتدي عمامة وملابس خارجية على الطراز العربي ولكن ليس من الضروري أن تربى لحية وشاربين، وعلى المرء أن يحذر من ارتداء اللون الإسلامي المفضل وهو الأحمر ولا الأخضر نظراً لأن هذا اللون قد أصبح مقدساً لدى الحجاج الوافدين إلى مكة أو بالنسبة لنسل محمد النبي صلى الله عليه وسلم، وعلى العموم يعتقد أنه إذا أراد المرء تأمين المعاملة الحسنة فعليه أن يعتقد قليلاً بعادات وتقاليد أهالي البلاد.

هذا وإن قضية الملابس يتبعها قضية أخرى حساسة وهي قضية الأسلحة فالرحالة غير المجربين يصرون على وجوب حمل أي نوع من السلاح، ولكن أولئك الذين يعرفون عادات العرب يعتقدون ولا يزالون يعتقدون حتى اليوم أنه ليس هناك من طريقة لإثارة الشعور السيء والمعادي لدى البدوي أكثر من رؤيته للسلاح، وأن هذا الشعور بالشك والكراهية ينتهي بالعداوة. فالرجل غير المسلح إنما يُعلن بأسلوب واضح مقنع أنه يثق بالشعب الذي ينزل عنده، والعرب لديهم استجابة غريبة لهذا النوع من التملق. فإذا وضعت البدوي في موقع الشهامة فإنه يسلك سلوكاً شهماً، أما إذا أظهرت أنك تكرهه ولا تثق به أو إذا قابلت صفة المشاكسة الطبيعية فيه في منتصف الطريق، عندها سرعان ما تتكشف فيه صفة الخصام والشوق لإيجاد عذر لنهب الشخص الأجنبي والقيام بالهجوم عليه.ومن جهة أخرى إذا كان الإنسان مسافراً تحت حماية حرسٍ مسلح فمن الأفضل أن يكون متسلحاً على أن لا يكون. فالرجل المسلح في القافلة لا يثير ثائرة البدوي للهجوم على القافلة بأجمعها. وبكلمة أخرى إذا رأى الإنسان نفسه وحيداً أمام الجماعة في الصحراء فإن أفضل ما يفعله إظهار الثقة الكاملة بمن حوله وكذلك الحب والوداد. وإلا فإن على المرء أن يحمل أسلحة بشكل علني ويظهر رغبة صادقة في القتال فالبدو يعجبون بالشجاعة الشخصية لدى الإنسان، ولهذا فإذا صدف وهُزم الشخص الشجاع فالبدو يميلون لمعاملته بكرم وشهامة.

والحادث التالي (الذي حدث في القرن الثامن عشر) إنما يشير إلى هذه النقطة وهي ليست فريدة من نوعها عدا التفاصيل. فقد حدث أن التحق أحد الشباب بإحدى القوافل

التجارية المتوجهة إلى البصرة. وقد هُوجمت تلك القافلة من قِبَل عدة مئات من الخيالة البدو على بعد عدة أميال من قبيصة. وقد قاومت القافلة هذا الهجوم وساعد هذا الشاب الذي كان مسلحاً في طرد الغزاة وصد الهجوم ولكنه لم يعرف تماماً مجريات الأمور وما حدث له بالضبط نظراً لأنه أصيب بضربة على رأسه أثناء القتال، وبعد أن عاد لوعيه ليلاً إذا به قد جُرد من ملابسه وربط بالحبال. وبواسطة ضوء نيران المخيم استطاع أن يميز وجوه بعض آسريه الذين كانوا مجتمعين حول النار، وكان هذا الشاب قد سمع بعض القصص حول شهامة العرب، لذلك قرر أن يلجأ إلى شيخ القبيلة، وقد كان حسن الحظ عندما استطاع تمييز شيخ القبيلة من بين الرجال، وعندها تدحرج حتى وصل إلى محاذاة قدمي الشيخ، ولكن لم يكن هناك لغة مشتركة للتفاهم، ولكن هذا الشاب المقدام لم يخشَ شيئاً. فعمل على إصدار بعض الإشارات الهزلية التي أظهرت أنه جائع ومقرور. وقد ضحك البعض من إشاراته الهزلية هذه ولكن ذلك ساعد الشيخ في تفهم الحقيقة، وهي أن الرجل قد وضع نفسه تحت رحمته، وهذا ما كان الرجل الشاب يحاول إحرازه. وقد مرت لحظة حرجة كان مصيره فيها وبعدها صدرت منه إشارة فصيحة أو ربما كانت إشارة هزلية لمست شغاف قلب الشيخ، ولهذا فقد أمر بإطلاق سراح الشاب وأعيدت ملابسه إليه وقُدم له طعام شهي، وفي اليوم التالي أرسله الشيخ الذي شعر بالود والمحبة له، إلى البصرة تحت عناية حرسٍ خاص، ففي مثل هذه الظروف ثبت أن أولئك البدو الذين يستسلمون بشكل تلقائي لعواطفهم من الممكن استدرار عطفهم وإثارة خاصية الكرم لديهم.

ومن التفاصيل السابقة الواضحة يمكننا الاستنتاج أن الرحلة خلال الصحراء العظمى لم تكن لتؤلف أية مشكلة ولم يكن فيها شيء من العراقيل المستعصية بل العكس هو الصحيح، ولكن الشخص المسافر الذي يرغب أن يجد كل شيء قريباً بالشكل التقليدي والذي يكره قضاء مصالحه شخصياً أو يتعب نفسه في التفاصيل المتعددة، إن مثل هذا الشخص سوف يجد أن الاستعدادات الواجب إجراؤها في هذه الرحلة مزعجة ومقلقة له. فالشخص الذي يرغب أن يفهمه الجميع عندما يتكلم ويصدر أوامره باللغة الإنكليزية والذي يُفضل تجاهل العادات الغريبة عنه والتقاليد السائدة في البلدان الأخرى والفروق المزاجية ما بين خدمه ومرشديه، إن مثل هذا الشخص سوف يخشى الفوضى في مثل هذه التجربة التي لا تحتملها نفسه إذ أن مجرد المتاعب اليومية التي يصادفها عند العبور سوف تظهر له وكأنها وباء ينهش في لحمه.

ومن جهة أخرى فإن الرحالة المغامر الذي يحب التعرف على الشعوب الغريبة عنه وعلى العادات الوطنية الأجنبية والذي يتمتع بالعمل في الاستعدادات للرحلة، والذي باختصار يرغب من سويداء قلبه في الاشتراك في هذه اللعبة الجديدة، هذا الشخص سوف لا يرتبك ولا يخجل عند القيام بتلك الرحلة التي يعبر بها الصحراء. فالحماس لممارسة تلك اللعبة سوف يمكنه من التغلب على جميع المصاعب واحتوائها بشكل رياضي وبروح مرحة. هكذا كانت مثلاً الليدي آن بلانت وزوجها مع أنهما جابا الصحراء السورية (بادية الشام) وزارا قبائل عنزة في وقت ملائم ولم يجبرا على عبور الصحراء باتجاه معين أو وقت محدد. فقد أشرفت الليدي آن على صنع خيمتها الحريرية العظيمة ورتبت الأمور لحضور صانعي الخيام إلى بيتها في حلب لخياطة الخيمة جميعها تحت توجيهاتها وإشرافها. أما زوجها السيد ويلفرد بلانت فقد اهتم بنفسه في المساومة لاستئجار الخيول واختيار حيوانات الحمل المناسبة. وفي أثناء الرحلة كانا يفحصان بدقة وبشغف كل بقعة ذات أهمية مرا بها، وقد أظهرا عظيم المتعة والاهتمام بجمال المناظر الطبيعية. وفوق ذلك فلم يشعرا بأي إحساس بالمرض أو الغثيان لبعدهما عن الوطن.

هناك بعض المذكرات اليومية التي كتبها أولئك المغامرون الذين عبروا الصحراء العظمى قبل قرن من الزمن. وهذه المذكرات تظهر لمسات وآثاراً واضحة لتلك الروح المعنوية العالية ولحب الاستطلاع والاهتمام بالأشياء الجديدة والمجهولة، رغم أن الرحالة القدماء قد قاموا برحلاتهم هذه لأغراض العمل ودوافع التجارة.

الفصل السادس

القوافل الخاصة التي كانت تسير على الطريق الصحراوية العظمى

١) صيغة الرحلات والحوادث اليومية

لقد بحثنا في الترتيبات الضرورية لعبور الصحراء وبالاختيارات التي تواجه المسافر وأساليب السفر والتعاقدات الواجب إجراؤها عند التنقل والمعدات الضرورية. والآن آن لنا أن نفكر بالرحلة نفسها ونجهد خيالنا في تصور روتين أو صيغة السفر اليومي عبر الطريق الصحراوية الكبرى وإلى حد ما في تصور الطريق نفسها. ونظراً لأننا قد خصصنا فصلاً كاملاً لبحث التنظيمات والعادات المُتبعة لدى القوافل التجارية، لهذا فإنه لِمّا يسهل الأمر أن نعالج مثلاً واحداً لإحدى القوافل الصغيرة الخاصة المستأجرة.

لنفرض أن هناك شركة خيالية مؤلفة من خمسة من الإنكليز قد استعدوا للسفر إلى البصرة ومعهم حرس مؤلف من أربعين بدوياً مسلحين لحمايتهم. وعندها سوف يحتاجون ستة عشر جملاً لحمل أمتعتهم والماء اللازم والمؤن الضرورية. وبالإضافة إلى ذلك تصور أيها القارئ أنهم يرغبون في استئجار ثلاثة خيول للركوب وهكذا فهم بحاجة إلى جملين إضافيين لحمل الطعام والماء، وجمل لحمل المحفة التي من الممكن أن يركب فيها رجلان في نفس الوقت. ولكن ينبغي عليهم اصطحاب حوالي ستة جمال إضافية تلزمهم في حالة مرض إحدى الجمال المحملة أو موتها فضلاً عن جمل إضافي ومحفة إضافية أُخرى.

في اليوم الأول بعد الخروج من حلب لن تستطيع القافلة قطع مسافات طويلة نظراً لأن القافلة سوف تصادف كثيراً من المعيقات في أول الأمر، مثلاً تعيين كل راكب، والاستعدادات الضرورية للمسير طبقاً لأوامر قائد القافلة، وهكذا علينا أن نخصص كلمة لوصف رئيس القافلة والأعباء المنوطة به. إن (باشي) القافلة أو قائدها هو المسؤول الأول عن سير القافلة ومصالحها وهذا يعني أنه كان الدكتاتور المطلق سواءً في اتخاذ القرارات

الهامة أو تفاصيل التنظيم. فهو الذي يقرر متى توضع الأحمال على ظهور الجمال ومتى تنزل هذه الأحمال من ظهورها. وهو الذي يقرر زمن القيلولة وهو الذي يختار موقع نصب الخيام، وهو الذي يعطي الإشارة بالوقوف وتناول الوجبة المسائية، وكان الكشافة الذين يسبقون القافلة يتلقون الأوامر منه فقط، ويتصلون به لإعطاء تقاريرهم ومعلوماتهم. فإذا قرر (الباشي) إنه من المناسب الانعطاف والتحول عن الطريق المباشر وذلك لمصلحة القافلة وأمنها فإن هذه الرغبة لا يمكن أن تقاوم من قِبل أي شخص من أفراد القافلة، وإذا قرر الاستعجال في المسير فلا احتجاج ولا معارضة. إذ أنه يشبه ربان السفينة الذي تصبح كلمته هي القانون حتى تنتهي الرحلة بسلام أو غير ذلك.

ويحل وقت نهوض المسافرين من النوم باكراً في الصباح، ويتوقف قرار رئيس القافلة بالنسبة لهذه القضية على الفصل الذي تحدث فيه الرحلة. إذ أحياناً يقرر أن ينهض الجميع في الساعة الثانية صباحاً، وهذا يتوقف على فصول السنة. إذ كلما كان الشهر حاراً وجب النهوض في وقت أبكر، وذلك لإتمام المراحل اليومية من العمل، ولكن لا يجوز أبداً الاستيقاظ بعد شروق الشمس. وعادة ما يكون ذلك قبل بزوغ الفجر، وكانت المسيرة اليومية تتوقف على المسافات ما بين آبار المياه ما لم يكن توقيت المسيرة اليومية قد اتفق عليه في العقد.

والآن لنا عودة إلى البرنامج اليومي. إذ عندما يُعطي الباشي الإشارة يبدأ الجمالة بجمع الخيام وأدوات المخيم، وبعد ذلك يتقدمون لتحميل الجمال بالسرعة الكلية. وفي هذا الوقت يحتسون فنجاناً من القهوة المرة ويشرب المسافرون قهوتهم أيضاً في الوقت الذي يتم فيه تحميل الجمال، وربما تناول المسافرون شيئاً من الخبز العربي مع القهوة. وعندما يبدأ المسير لا تتوقف القافلة إلا في منتصف النهار وعندها يتناول الجميع شيئاً من القهوة المرة وبعض الأطعمة غير المطبوخة كالتمر أو المواد الغذائية المجففة التي أشرنا إليها في الفصل الماضي، وعند هذه الوقفة القصيرة لاتُنزل الأحمال من على ظهور الجمال. وبعد ساعة أو ساعتين تستأنف القافلة مسيرتها حتى قبل غروب الشمس بساعة من الزمن. ومن المستحسن الوقوف للمبيت في وقت تستطيع فيه رجال القافلة نصب الخيام قبل غروب الشمس بشكل مريح. وفي بعض الأحيان عندما لا تكون القافلة في عجلة من أمرها، تمدد فترة الاستراحة عند الظهر خصوصاً في أشهر الصيف. وغالباً ما كانت القوافل التجارية تسير ليلاً تحت ضوء القمر، ويعني هذا أنها تبدأ بالمسير في وقت مبكر يزيد عن توقيت القوافل الخاصة التي تستطيع أن تسمح بالراحة لأفراد القافلة.

وحالما يختار رئيس القافلة الموقع المناسب للمبيت، كانت الجمال تُناخ وتزال عنها الأحمال ثم تُفلت لترعى الأعشاب. والأعشاب الوحيدة التي تأمل الجمال بالعثور عليها هي أشواك الجمال، عدا من الفصول التي تزدهر فيها الأعشاب النضرة. وأما النار التي يشعلها أفراد القافلة فهي تعتمد على الأشواك وروث الجمال وترى النيران الموقدة رأساً بعد نصب الخيام. وكانت خيمة الرجل الأجنبي (الإنكليزي) تنصب على مسافة من بقية الخيام وذلك باتجاه الريح إذا سمحت التضاريس الأرضية بذلك. وفي هذه الأثناء تُطبخ الوجبة المسائية وهي الوجبة الوحيدة المطبوخة.

كانت قضية الطعام مشكلة بالنسبة لجميع المسافرين عدا العرب. فما لم يكن الرجال الإنكليز قد جلبوا أطعمتهم الخاصة معهم كاللحوم المعلبة والبسكويت والفواكه المجففة والمشروبات الخاصة وهلم جرا، فإنهم يضطرون للمساهمة في تناول الوجبات التقليدية المشتركة، مثلاً كان البيلاف (وهو طعام شرقي مؤلف من أرز ولحم وتوابل يؤلف الوجبة الرئيسية مع السمك، وربما كانوا يشترون خاروفاً من البدو المتجولين بمبلغ يتراوح ما بين ثلاثة إلى سبعة قروش (من ١٥ شلن إلى ٣٥ شلن)، أو بعض الطيور الدواجن بسعر نصف قرش للطائر (٢ شلن و٦ بنس)، فإذا مروا بإحدى المدن كانت القافلة تشتري التمور والشعير أيضاً أو حتى الحليب والبيض. وإذا صدف ومرض أحد الجمال كانوا يذبحونه ويأكلون لحمه، ويشترك الجميع في أكل لحم الجمل عدا الإنكليز، وكانت تقدم أفضل الأطعمة عندما يقضي المسافرون بعض الوقت في الصيد، فقد كانت الأرانب البرية متوفرة في كل مكان في الصحراء وكذلك الحجل وكانوا يطبخون لحم الأرانب بوضعها في نار توقد على الأرض. وهذا هو الشكل الذي يصنعون به الخبز أيضاً. وقد قدم لنا تافيرنر وصفاً لصنع الخبز وهي عملية لا تختلف من قرنٍ إلى قرن. فقد ذكر أن الشعب (وهو الاسم الذي أطلقه على أفراد القافلة) كانوا يحفرون حفرة في الرمل عمقها ستة إنشات وقطرها من قدمين إلى ثلاثة أقدام وكانوا يملأون هذه الحفرة بأغصان الشجر الذي يشعلونه وبعدها كانوا ينظفون هذا المكان بعد أن ترتفع درجة حرارته ويرصفون في الحفرة العجين الذي كانوا يحضرونه سلفاً ويضعونه في إناء نحاسي وأخيراً يغطون هذه الحفرة بالحجارة ويتركون العجين ليتم خبزه في الليل ويكون الخبز العربي المحضر بهذه الطريقة سميكاً وحجمه بقدر الكعكة العادية.

هذا وإن صيد الحجل والأرانب متعة من مُتع الصحراء يرحب بها الجميع فضلاً عن أن هذه المتعة تساعد في تنويع الأطعمة المسائية. ومن العادة أن يجلب البدو بعض الصقور معهم

لإضافة متعة جديدة لعملية المطاردة. فالبدو مشهورون بمهاراتهم بصيد وقتل الأرانب بواسطة العصا التي يرمونها بدقة ومهارة بحيث قلما يخطئون الهدف. وفي بعض الحالات يعمد الحرس إلى تسلية جماعة القافلة بنوع أخر من التسلية وهي رقصة السيف، وعندها يتجمعون حول الأعلام المنصوبة فوق الرمل وكانوا يرقصون على أنغام موسيقى رتبة وهم يغنون ألحانها وهم يرقصون (يدبكون). وكانت هذه الحفلات تتم بعد أن يكافأ القائمون بها بإعطائهم هدية مقدارها عشرون قرشاً تركياً (حوالي ٥ جنيهات إسترلينية) يتبعها عشاء خاص وكل ذلك على حساب الرجل الإنكليزي.

هكذا كانت صيغ السفر المتكررة في الصحراء، ولم يكن هناك من إمكانية لتغييرها، وفي بعض الأحيان كان أحد الخيالة يغادر القافلة لبضع ساعات أو أكثر لاستكشاف قرية قريبة أو أحد الآثار ذات الأهمية الأثرية ولكن لم يكن هناك من تغييرات في الأعمال اليومية في حياة القافلة سوى هذه الاستكشافات القصيرة الأمد.

٢) العلامات الفارقة في الصحراء والمذكرات اليومية حول الطريق

عند وصولنا إلى هذه النقطة من رحلتنا، نلفت انتباه القارئ إلى الخريطة التي رسمها الرائد رينيل للطريق الصحراوية، إذ أن هذه الخريطة الوحيدة الموثوقة التي تمثل تلك الطريق الصحراوية، فالخرائط المصورة التي رسمها بعض السياح لا شك أنها ممتعة وبعضها كالتي رسمها العقيد كابر لا تخلو من الجودة، ولكنها ليست دقيقة، ولهذا فإن الخريطة التي رسمها الرائد رينيل للمنطقة أكثر دقة من أية خريطة أخرى من الخرائط التي رسمت في منتصف القرن التاسع عشر، مع أن علينا أن نعترف أن معظم الجبال المرسومة في منطقة تدمر موضوعة بشكل يخلو من الدقة، وفوق ذلك فقد راجع الرائد رينيل جميع الخرائط التي رسمت قبل عهده. واستخدم المعلومات الموجودة فيها في تحديد الطريق الصحراوية. وهذه الخريطة مزينة بملاحظات تصف طبيعة الأرض التي عبروها، ومن الممتع مقارنة الفروق في تهجئة الأسماء العربية كما تظهر على الخريطة المؤرخة عام ١٨٠٩ مع نفس أسماء الأماكن المذكورة في الخرائط الحديثة مثل اسم (القدير)، وعيون الكوم أصبحت الآن عين الكوم وقصرا وخيم أصبح يدعى قصر الحير. ولذلك وتسهيلاً على القراء سوف نطلق على كل اسم موجود في المذكرات اسمه الحديث ويتبعه الاسم الذي أطلقه عليه الرائد رينيل.

ويبلغ عدد العلامات الفارقة ذات الأهمية في الصحراء العظمى حوالي اثني عشر اسماً. وإن أول اسم مذكور هو السبخة (سبخة الجبول) وهو وادي الملح، وهذا منخفض واسع مالح يقع إلى جنوب شرقي حلب ويتحول إلى بحيرة بعد سقوط الأمطار وإلى طبقات من الملح بعد تبخر الماء في الصيف. ولكن عدا عن كون السبخة ذات أهمية جيولوجية ولكونها تزوّد ولاية حلب بالملح لغايات تجارية، إلا أن السبخة تكاد تخلو من أية ميزة خاصة سوى أنها نوع من السراب. وبالقرب من هذا المنخفض الملحي تمر الطريق خلال قريتين مبنيتين من الطين، وهما عبارة عن عناقيد من الأكواخ المقببة التي شبهها بعض الرحالة في الماضي بخلايا النحل وبعضهم شبهها بقوالب السكر. وأول هذه القرى هي الصفرا وهي مركز الجمارك بحلب حيث كانت تُفتش جميع القوافل القادمة من العراق هناك. وبعد مغادرة القرية الثانية وهي هيكلا (أو هيجلا) تنحدر القافلة إلى السهل تاركة جبل شبيط إلى يسارها والسلسلة الطويلة لجبال (الحاس) إلى يمينها.

وبعد ذلك وحتى يصل المسافر إلى سلسلة جبال بشري (جبل البشير)، وحتى تظهر هذه الجبال أمامه فإن تلك الأراضي الرملية لا تقدم له أي نوع من المناظر عدا عن بعض الخيام السود، (بيوت الشعر)، التي تسكنها إحدى القبائل البدوية[1]. وهذه القرى التي تشبه نباتات الفطر تظهر في هذه الأيام كما كانت سابقاً بشكل صفوف من الخيام ذات السقوف المنحدرة والمستطيلة الشكل مبنية في خطوط مستقيمة تحيط بشارع في الوسط. وهناك عشرات من الكلاب السائبة التي تعوي على الغرباء عند وصولهم إلى القرية أو مغادرتهم لها. ويجتمع أهل القرية حول بئر المياه في وسطها وهذه البئر مجهزة بسطول من القرب المصنوعة من جلود الماعز أو جرار من الفخار.

وتقع الطيبة (وكان يدعوها السياح الأقدمون تيبا أو تايبا) في مكان عالٍ فوق قلعة محصنة إلى القرب من جبال البشري، وكانت الطريق تمر من هذه المدينة وعلى بعد أربعة أو خمسة أميال منها من خلال عين الكوم (عيون الكوم)، وهي شهيرة الآن كما كانت سابقاً بمياهها المعدنية. وهناك عدة قرى متواجدة على منحدرات الجبال وعلى أسفل التلال وتمتد بشكل منحرف من الفرات إلى تدمر. حيث تسير المياه المعدنية في طريقها إلى الأراضي القاحلة. ولقد كانت الطيبة أشهر هذه القرى. وقد جرى ذكر الطيبة (كانت تدعى أورد) في قوائم آشور بانيبال حوالي عام ٦٣٨ ق. م. وفي القرن السادس عشر والسابع

---

(١) **الخيام السود هو رمز لخيام عشائر الرولة.**

عشر كانت عبارة من مدينة مُحصنة يبلغ عدد سكانها ٦٠٠ نسمة، وقد لاحظ بيدرو تكسيرا الذي وصفها في العقد الأول من القرن السابع عشر، وجود بقايا أبنية مسيحية وبرج جرس الكنيسة التي تحولت إلى مسجد. وقد حصى حوالي ٢٥٠ بيتاً فيها. هذا وإن مجد الطيبة واقع في ينابيعها، إذ أن فيها بعض الينابيع الفوسفورية الساخنة كما هو الحال في تدمر والسخنة، وفيها أيضاً بعض الينابيع من الماء العذب الصالح للشرب. ولا شك أن هذه المدينة كانت مزدهرة وهامة دوماً. وفي عام ١٦٢٥ يذكر بيترو ديلا فالي أنه كان فيها أحد العرب الذي يجيد التكلم باللغة الإيطالية، وهو يقول إنه قد عُين وكيلاً لأعمال الفرنجة من قبل القناصل في حلب. وفي ذلك الوقت كانت الطيبة والسخنة تابعة لحكم أمير مدينة (حانا) بشكل سنجق من إقطاعيات السلطان. ولكن وقبل عبور وليم بيواس الصحراء عام ١٧٤٥ كانت الطيبة قد أصبحت قرية مهجورة ومهدمة كلياً تقريباً.

وكانت السخنة أيضاً بلدة مسورة تزورها القوافل الذاهبة إلى تدمر والقادمة منها. ويذكر تكسيرا أنها كانت في أيامه تبلغ نصف حجم جارتها الشمالية ويدعى أنهم قد أخبروه أنه في الأيام السابقة للفتوح العثمانية للمنطقة بُنيت هاتان المدينتان لتكونا حصنين لمساعدة القوافل. فكانت السخنة متوضعة على طريق دمشق وتدمر ما بين بغداد والبصرة. أما الطيبة فكانت واقعة على فرع حلب للطريق ما بين هذه المدن الواقعة في منطقة ما بين النهرين، وقد أضاف أن الحرس قد اعتادوا على خفارة القوافل إلى إحدى هاتين المدينتين أو المدينة الأخرى طبقاً لوجهة المسافرين أو الأمكنة التي يقصدونها حيث توجد أعداد أخرى من الحرس جاهزة ومستعدة لحراستهم في طريقهم إلى الأماكن المقصودة الأخرى.

أما في هذه الأيام فإن كلا الطيبة والسخنة عبارة عن قرى صغيرة مصنوعة من الطين، والأخيرة أي السخنة قد التجأ إليها في القرن الثامن عشر البقية الباقية من سكان الطيبة القديمة لذلك أصبحت أكبر هاتين القريتين. أما قرية الطيبة الحديثة فهي مبنية على قمة قلعة عالية ربما كانت هي الأكرو بوليس للمدينة القديمة.

وترى بعض قبور ومقامات الأولياء العرب المسلمين على قمة إحدى التلال في جوار قرى الطيبة وسخنة، وقد وصف الجنرال اليدايدي كوت هذه المقامات والأضرحة عند زيارته لطيبة في الجزء الأخير من القرن الثامن عشر، فقد تسلق التلة الواقعة إلى جنوب المدينة لرؤية ما يحتويه البناء الواقع على قمة تلك التلة. وقد وجد في القبر جثة محنطة لأحد الأولياء ممددة فوق تابوت فوقه ظلة، وقد وضعت المصابيح الزيتية في كوى متواجدة حول الجدران

وكانت هذه المصابيح مضاءة (ربما أضاءها البدو) وقد نُقشت آيات القرآن الكريم على الجدران وكان سقف القبة مُزيناً ببيض النعام.

وسواء كانت القوافل تمر من خلال الطيبة أم خلال عين الكوم مباشرة فقد كانت جميعها تسلك نفس الممر الجبلي في الجهة الجنوبية الشرقية والذي تحرس مدخله الجنوبي القلعة القديمة المهدمة التي تدعى قصر الحير. ونظراً لأن هذه هي أجمل الخرائب الواقعة في وسط بادية الشام لهذا فهي تستحق الوصف في بضع كلمات تفصيلية: إن قصر الحير عبارة عن إحدى الخرائب المزدوجة ففيه بنايتان مربعتان رائعتان مبنيتان من الآجر الأحمر والحجر الكلسي الأبيض المائل إلى الصفرة، والبناية الكبرى مع أنها أقل جمالاً من الصغرى إلا أنها تبلغ ضعف حجم الصغرى وهناك أبراج مبنية في كلا البنايتين. ويعترف الثقاة من الأثريين أن هذين الحصنين قد بُنيا في فترات مختلفة من الزمن. فالبناية الصغرى التي ربما كانت قصراً صيفياً مُحصناً، إلا أنها كانت بناية تحمل الطابع البيزنطي أي قبل الفترة الإسلامية، ويظهر أنها بُنيت في نفس الوقت الذي بُنيت فيها الرصافة. أما البناية الكبرى فتعود إلى العهد الأموي وربما بُنيت حوالي عام ٧٢٨ ـ ٧٢٩ م. وطبقاً لإحدى النظريات يبدو أنه كان هناك إحدى المستعمرات الزراعية التي كان سكانها من حمص. قد نشأت وتواجدت قرب هذا الحصن إذ أن مثل تلك المستعمرة كانت تستمتع بحماية الحامية الموجودة في الحصن، وبفوائد أنظمة الري الموجودة هناك. وعندما أصبح من الضروري حماية تلك المستعمرة الزراعية من البدو بُني لها سور، وهناك برج للمراقبة واقع ما بين القصرين ويفصل البرج الواحد عن الآخر مسافة ١١٢٥ قدماً. وهناك آثار تدل على وجود بعض الحدائق والبساتين المسورة وبقايا قناتين لحمل المياه كانتا تزودان القصرين بالمياه المتوفرة، وقد مُدت كبرى هاتين القناتين على طول ذلك الامتداد الصحراوي الذي يبلغ ١٤ ميلاً والذي يفصل قصر الحير عن عين الكوم. وفي المسافة التي تفصل ما بين القصرين هناك آثار وجود فسحة واسعة وضخمة، ولا يزال قسم من سورها ماثلاً حتى الآن وهو سور مدعوم وفيه عدة أقواس منخفضة بنيت خلال عهود مختلفة، وقد اختلف علماء الآثار في تفسير سبب بناء هذه الأقواس في تلك الأسوار وهناك فرضية تقول إنه كان هناك بحيرة اصطناعية يبلغ طولها خمسة أميال ونصف وعرضها حوالي الميل. وإن هذه الأقواس المنخفضة في تلك الأسوار كانت مجهزة بأبواب لتنظيم دخول الماء وتوزيعه في تلك البركة. وكان وجود خزان للماء من هذا النوع كافياً لتأمين المياه الكافية لإرواء الحدائق الواسعة في الجوار قرب القصر ومدينته أو قريته المسورة. وهناك نظرية معاكسة تعتمد في

مصداقيتها على الفرضية بأن معدل هطول المطر السنوي في منطقة تدمر (في العهد الإسلامي) كان أعلى مما هو عليه الآن، ولذلك فتقول هذه النظرية إن هذه الأسوار كانت تحتوي حدائق غناء، وكانت الأقواس القصيرة تؤلف المصارف المائية الضرورية لتلك الحدائق. وهناك بعض الحدائق الحديثة في واحة تدمر وفي بعض قرى الجبل محاطة بأسوار مشابهة (مقوسة ومدعومة بالدعائم) وهذه الحدائق المسورة تؤيد النظرية المذكورة أعلاه. وطبقاً لهذه الفرضية فقد كانت القنوات تجلب كميات إضافية من المياه إلى قصر الحير ولكن يبدو أنه لم يكن هناك من حاجة لمثل هذا الخزان الكبير.

فإذا كان هذا المثلث الخصب من الأرض في العهود السابقة أكثر خصباً مما هو عليه الآن، عندما كانت قطعان الماشية ترعى طول السنة حيث تنمو الأعشاب الربيعية بشكل كثيف في الوقت الحاضر. عندها يتحقق لدينا السبب الذي يدعونا لتصديق الخرافة التي تقول إنه كان هناك حدائق غناء مزدهرة متوضعة بين تلك التلال ما بين عين الكوم والطيبة وقصر الحير، واقعة ضمن المنطقة التي من الممكن إرواؤها ومن الممكن أن تصبح أراضي زراعية.

بعد مرورنا بالقصر نترك التلال خلفنا وتعبر القافلة جزءاً مستوياً من الصحراء وهي متجهة إلى (جوب الغنام) وهذه البئر أو بالحري مجموعة الآبار كانت مكاناً مستعملاً لسقاية الحيوانات عند التقاء عدد من الطرق وإن أحد هذه الآبار محفور في الصخر وعميق للغاية. ومجموعة الآبار جميعها واقعة في قلب منطقة ذكرها رينيل في أطلسه باسم "مسيرة الغنم الكبرى" عندما كانت الأراضي المحيطة خصبة بحيث تستطيع أعداد من الأبقار والأغنام الرعي فيها أكثر مما هو الحال في الوقت الحاضر. وقد ذكر (تكسيرا) الذي كان شديد الحرص على دقة أوصافه ومعلوماته، أنه قد مَر بعدة مخيمات للتركمان الذين كانوا يصطحبون قطعان المواشي والأغنام والجمال والبغال على طول الطريق ما بين السخنة وحانا. وقد قال إن جميع تلك المنطقة كانت خصبة. وإلى الجنوب من هذه المنطقة هناك وادي صواب الذي من الواجب عبوره وهو أول سلسلة من الوديان تقع على الطريق وأعظمها يدعى وادي حوران وبعد ذلك تدور القافلة حول التلال المنخفضة الغربية لجبل (ارزي).

وقرب الخيام يمكن رؤية الفرات لأول مرة وبجانب هذا الانحناء العريض للنهر تقطع إحدى الطريقين الرئيسيتين المتجهتين إلى بغداد المنطقة الواقعة قرب (حانا). ولسوء حظ المسافرين الذين يرغبون في رؤية المناظر الجميلة فان حانا (التي كان الآشوريون يدعونها

عناة) لا تدخل ضمن المناطق التي تزورها تلك القوافل الذاهبة إلى البصرة. ففي القرن السابع عشر كانت حانا مبنية على كلا ضفتي نهر الفرات وكان فيها شارعان رئيسيان يمتدان عدة أميال على طول كل من ضفتي النهر، وكانت قلعتها ماثلة على جزيرة مسورة في منتصف النهر. وعندما مَر تكسيرا خلال تلك المدينة القديمة كان يفاخر برؤية عدد كبير من النواعير وحوانيت لغزل الصوف والقطن ونسجه، وقد رأى منزلين من الحجارة كل منهما يحتوي على طابقين. وثلاثين قارباً كبيراً تستعمل للتجارة على النهر. ولا تزال حانا في هذه الأيام سوقاً هاماً للبدو ويؤلف القطن منتوجها الرئيسي.

وبعد ذلك تضطر القافلة أن تمر بمحاذاة واحتين لنفس الأسباب التي كانوا يتجنبون فيها دخول قبيصة. وهناك بعض أشجار النخيل الرائعة في هذه الواحات ويتاجر أهالي الواحات بالتمور الناتجة مع البصرة. ولكن في القرن الثامن عشر كانت هاتان الواحتان تشتهران بسمعة سيئة فقد كانت شثاث مملوءة باللصوص وبالبدو الذين كانوا ينهبون ويسلبون القوافل.

ربما كانت أعظم الآثار التي كان الزوار يرغبون في زيارتها هي قلعة الأخيضر، وهي عبارة عن قلعة وقصر واسع ويظن أنه قد بُني في زمن اللخميين ويقع على بُعد حوالي خمسين ميلاً غرب الحلة وهذه البناية المسورة أو البنايات المتعددة المسورة مبنية من الآجر والحجار. وهي قائمة لوحدها على طرف أحد الوديان. ويصف تافيرنير في القرن السابع عشر الساحات الثلاثة الواسعة والأقواس ذات الطابقين ويصف البحيرة التي تتصل بقناة مبلطة بالآجر تخرج منها. وبعد قرن من الزمان قدم لنا جون كاريشال وصفاً مفصلاً (لأكسندر) وهو الاسم الذي كان يطلقه على الأخيضر. فقد كانت هذه الأبنية رائعة لدرجة أنه اقتنع أنها جزء من بابل القديمة. وقد لاحظ وجود الأقواس المتعددة والبوابات المقوسة. وكانت الأسوار الخارجية التي كانت تحيط بالقلعة تشكل ساحة يبلغ طول أضلاعها حوالي ٥٠٠ قدم طولاً لكل ضلع. وقد وجد كاريشال كميات وافرة من المياه هناك ولكنه لم يذكر أنه كانت هناك أية بحيرة.

وهناك أثر قديم آخر له أهميته الخاصة وهو متواجد حيث تتقاطع طريق الحجاج الشرقية مع الطريق العام، وهو يدعى أم القرون وهو عبارة عن مخزن واسع مربع الشكل ضلعه يبلغ خمسين ياردة ويتوضع فوقه حصن رائع يُطل عليه.

وعلى بعد عشرين ميلاً إلى الشمال تمر القافلة بالقبة الذهبية الشهيرة لمشهد علي التي تلمع وتشع على مسافة بعيدة كأنها كرة من النار. وهذه لا تشبه المقام المقدس لدى الشيعة في كربلاء بل إن مشهد على أو النجف (كما تدعى أيضاً) كانت قريبة جداً من طريق البصرة بحيث يستطيع السياح زيارتها، وسكان مشهد علي يشبهون سكان المدن الشيعية الأخرى إذ أنهم من المسلمين المتعصبين وهم تابعون لإحدى الطوائف الإيرانية الرسمية.ولم يكن من المأمون لاي شخص غير مسلم أن يبقى طويلاً في مشهد علي إذ أنه يخاطر بحياته إذا مكث طويلاً لمشاهدة ضريح الإمام علي صهر الرسول صلى اله عليه وسلم، ولقد عاين وليم بيواس تلك المدينة (وهي رابع مدينة مقدسة من مدن الإسلام) ولكن لم يُسمح بمشاهدة الضريح أو المقام الذي كان من المظنون مُزيناً بالجواهر غالية الثمن، وقد لاحظ أن قبة المشهد والمنارات في المسجد مطلية بصفائح من النحاس الملبس بالذهب وأن البناء الخارجي مُزين بالفيروز والذهب. وأما بقية ملاحظاته فقد كانت مخصصة بالمدينة نفسها فقد ذكر أن بيوتها حقيرة ومهملة وهي تشبه أكوماً من القمامة أكثر منها مساكن. وكانت البناية الوحيدة ذات الأهمية (نوعاً ما) هي الخان الذي بناه وصانه عدد من شاهات إيران لإيواء الحجاج الإيرانيين ولكن فترات الحكم التركي كانت طويلة ومخربة. فالفاتحون الأتراك كانوا يتبعون مذهب السنة لذلك فقد عملوا على إفقار سكان النجف وحولوا مدينتهم إلى صدفة فقيرة. فقد احترم الأتراك المقام فقط. وبعد خمسمائة عام من زيارة بيواس لمشهد علي توقف الدكتور (جوليوس حبريغيث) هناك في طريقه إلى البصرة لرؤية المدينة المقدسة، وبعد أن انتهز فرصة ساعة القيلولة أظهر حماقة بالغة بأن اندفع ونظر إلى داخل مسجد علي. وعندما غادر المسجد قام الجمهور برجمه بالحجارة إلى أن أشرف على الموت لتدنيسه المسجد المقدس. وكانت الأشياء التي استرعت انتباهه داخل المسجد بعض الزينة الموجودة في المقام: مثلاً كرات العاج والزجاج وبيض النعام وكثير من السجاجيد الثمينة الممدودة على ارض المسجد.

تؤلف مشهد علي آخر مدينة ذات أهمية قرب الطريق، وبعد عبور درب زبيدة تمر القافلة حذاء بعض الآثار البسيطة، وبعدها بعض مخيمات البدو أو القرى المصنوعة من الطين حذاء واديين، وهذا الامتداد الطويل من الأراضي القفراء الذي يبلغ حوالي ٢٠٠ ميل يؤلف أسوأ جزء من الرحلة، فالصحراء رملية وعارية والطقس شديد الحرارة والمياه آسنة وغير صحية.

وعلى بُعد ساعتين أو ثلاث ساعات من البصرة هناك قرية الزبير المصنوعة من الطين وهي مركز للقوافل تُجبى فيها المكوس والضرائب وهناك كانت تحجز القوافل للتفتيش

عن أية سلع مستوردة إلى البصرة لدفع المكوس والضرائب منها. وهناك تجرى المحاسبة مع الشيوخ الذين رافقوا القافلة لحراستها. وفي قرية الزبير كان المسافرون يتركون الإبل ويركبون الخيول أو الحمير أمام القافلة ويدخلون البصرة. وكان المقيم العام في البصرة يستقبل القافلة بإرساله بعض الحراس بعد أن يُخطر بقدوم القافلة سلفاً.

وهكذا فإن أحد رحالتنا وهو بارثيو بلاستيد وصف هذه المنطقة بأنها أكثر المناطق إقفاراً، ومع هذا فليست هذه المنطقة هي أكثر المناطق إقفاراً حقاً فقد قام بلاستيد نفسه الذي تأثر بحالة تلك المنطقة المقفرة التي سافر خلالها، لقد قام بذكر بعض الملاحظات حول طبيعة المرور في بادية الشام ولذلك فسوف نقتطف بضع فقرات من أقواله حول هذه المنطقة فقد قال:

" لقد كنت عند ذكر ملاحظاتي حول طبيعة الأرض التي مررنا فوقها، وذلك لأن هذه الصحراء كانت تُماثل دوماً بسهل رملي مستوٍ بينما في الحقيقة يتألف القسم الأعظم منها من الحصى القاسي. وفي بعض الأماكن نرى السهل مملوءاً بالحجارة الكبيرة المتقلقلة، وفي أماكن أخرى هناك تلال صغيرة قاحلة تفوق السهول والوديان في عقمها، وذلك لأن الوديان والسهول مملوءة بالشجيرات الصغيرة وكلما انخفضت المنطقة زادت مقادير المناطق الخضراء فيها. ومع ذلك فإننا قد ذكرنا القليل بالنسبة للكثير من المناطق الجافة التي أحرقتها الشمس بحيث تشتعل فيها الأعشاب بالنار بسرعة كلية، ومع ذلك فإن هذه الأعشاب هي طعام الجمال المفضل (علينا أن نتذكر أن بلاستيد قد عبر الصحراء من البصرة إلى حلب في شهري حزيران وتموز). وتبدو جميع التلال ما بين البصرة والطيبة بشكل لا يزيد عن بضعة أحجار. وليس هناك من حاجة للمياه كما يُظن وذلك عندما تسلك الطريق العام ولكن نوع المياه رديء ولذلك فإن ما يهمنا هو الكيف وليس الكم".

" ومع أن الماء رديء جداً إلا أن الهواء (عدا فصل الأمطار) يكون دائماً نقياً وصافياً.. وقبل دخولي الصحراء كنت أخشى من الصعوبات في السفر، مثلاً ذلك الامتداد الأرضي الهائل، ولكن سرعان ما وجدت نفسي مخطئاً، وذلك لأن الطريق كانت واضحة ويسهل التعرف عليها ما لم تكن مجبراً على ترك الطريق العام، وكانت القاعدة الأولى هي الاجتماع في نفس أمكنة المياه التي يعرفون أماكنها من وجود التلال والوديان التي يعرفها تماماً أولئك الذين غالباً ما مروا في تلك الطرق، وفضلاً عن ذلك فالشمس وموقعها تساعدهم وترى آثار أخفاف الجمال وذلك عند وجود المستنقعات والأراضي الرخوة

والرملية، وعندها تكون الشمس مرشدهم، وكذلك التلال، وفي بعض الأحيان كانوا يضلون طريقهم ولكن سرعان ما يهتدون إلى الطريق العام مرة ثانية، وتعرف آثار أخفاف الجمال بسهولة لأن الكثير منها تظهر بشكل متوازٍ لعدة أميال بحيث لا يمكن للمرء أن يُخطئ، وفضلاً عن ذلك هناك بعض الرجال الذين يحملون الرسائل من البصرة إلى حلب، وليس من السهل إتمام هذا العمل لو كانت الطريق صعبة المسلك. زد على ذلك أن هناك بعض العلامات والسمات التي تتواجد عبر الصحراء من بئر إلى بئر، وباختصار ليس هناك من خطر للضياع في الطريق بالنسبة لأولئك الذين اعتادوا سلوكها ولكن إذا اضطرت القافلة للتجوال في أماكن مختلفة فإن هناك خطر من نفاذ الماء".

يظهر من هذا الوصف أن المسافرين أو الذين ينوون السفر في أيام بلاستيد كانوا يخشون الضياع في الطريق وقد أكد لهم بلاستيد لتطمينهم قائلاً إنه يحدث أحياناً أن تمحى آثار الطرق تماماً بواسطة الرمال التي تسفوها الرياح عند حدوث العواصف الرملية، ولكن إذا حدثت مثل هذه الأمور فقد كان (باشي) القافلة أو رئيسها يوقف القافلة وينصب خيامه وينتظر هبوط الليل وذلك لكي يهتدي إلى موقعه وإلى طريقه بواسطة النجوم، فالعرب في الصحراء ماهرون في السير ليلاً مهتدين بحركة النجوم.

" إن ما ذكره وسجله بلاستيد حول الرحلة من البصرة إلى حلب كان في غاية التفصيل ومملوء بالنصائح التي أسداها للمسافرين في الصحراء. وقد حرص المؤلف على إيراد كل ملاحظةٍ ربما تكون مفيدة للمسافرين وكانت أوصافة عبارة عن ملاحظات موجهة لبعض أصدقائه في البنغال في الهند الذين ربما اضطروا للرجوع إلى الوطن عن طريق الصحراء. وقد ظن نفسه أنه الشخص الإنكليزي الوحيد الذي ركب الجمل (لقد اشترك بلاستيد في قافلة تجارية عدد الإبل فيها حوالي ٥٠٠٠ جمل) ولذلك فقد اعتذر بالكلمات الآتية: أعرف أن بعض الذين عبروا هذه الصحراء قد أرسلوا بعض الرسائل من حلب ولكنهم لم يذكروا أي تفاصيل عن الرحلة، إما لأنهم لم يكتبوا لأنفسهم مذكرات يومية، أو لأنهم انغمسوا في الملذات في حلب بحيث نسوا جميع المصاعب التي صادفوها في الرحلة. ولكني أعتبر أنني الشخص الوحيد الذي عبر الصحراء في قافلة تجارية، وربما كنت أعظم معاناة من الكثيرين، وربما كنت الشخص الوحيد الذي كتب مذكراته يوماً بعد يوم ووصفت فيها وقائع الرحلة بعد أن حوصرت في المحفة مدة ثلاث عشرة ساعة مستمرة".

لا يظهر أن بلاستيد كان من الرحالة الصبورين أو من الرجال الذين يسهل إرضاؤهم، وهكذا فإن مزاجه ربما كان مسؤولاً عن ذلك الشعور بالاشمئزاز الذي أظهره أثناء الرحلة بشكل عام، ومن الممكن أن تكون تجاربه في الحياة في الشرق أي في الهند ومشاجراته المختلفة مع رفاقه من موظفي شركة الهند الشرقية قد سببت تراكم بعض السمات المزاجية الحساسة التي تلاحظ في كتاباته، خصوصاً وأنه قد عبر الصحراء ضمن أسوأ الطرق وأقلها راحة وهي وجوده في قافلة كبيرة محملة بالبضائع.

٣) الصعوبات والأخطار عبر الصحراء- نصائح للمسافرين

يبدو أن هذا هو المكان المناسب لمعالجة قضية الأخطار. أي ما هي الأخطار بالضبط وإلى أي حد من الخطورة بلغت قضية عبور الصحراء. وربما كان من السهل تعداد الأخطار البسيطة أولاً وذلك لكي نحيلها بالسرعة الممكنة إلى المكان اللائق في زوايا النسيان. فقد لاحظ أول رجل انكليزي ـ هندي سافر بواسطة الطريق الصحراوية العظمى مايلي: "كان من المظنون أن أولئك الذين يقومون بالسفر إلى أي جزءٍ من أجزاء الشرق قد فهموا أن المراحل الطويلة والسرعة البطيئة والشمس الحارة والطعام الخشن هي التجارب والمحن التي تُظهر درجة الصبر والاحتمال عند الإنسان. ولكن الحقيقة أن مراحل السفر كانت أطول وأبطأ مما هو متوقع والراتب اليومي الغذائي كان أسوا مما هو متوقع والشمس أكثر حرارة مما يستطيع الإنسان تحمله. زد على ذلك وجود تجارب ومحن أخرى مثلاً تلك الحشرات التي تسبب الوباء والأفاعي والعقارب السامة التي تنشط في أشهر الصيف وتجعل حياة القافلة جحيماً صعب التحمل، ومع ذلك فإن هذه الأمور متوقعة أيضاً. وبعدها هناك الرياح الدائمة الهبوب. ففي شهر أيلول كانت الرياح الشمالية الشرقية تهب حاملة سحباً كثيفة من الرمال الناعمة (أي العواصف الرملية) أما في شهري نيسان وأيار فقد كانت تهب الرياح الشمالية الغربية التي كانت تصدر وكأنها قادمة من فرن لصنع الزجاج ولشد ما كانت تؤثر على العينين فتلهبهما وعلى الرئتين فتؤلمهما. ولقد شكا بيترو ديلا مالي بمرارة من الرياح في شهر حزيران والتي تهب باستمرار في الصحراء، فقد حطمت هذه الرياح جميع الخيام الصغيرة في قافلته بحيث أنهم حرموا من استعمال الخيام بقية أيام الرحلة، واضطروا لارتجال المأوى المصنوع من ثيابهم وكانت أسوء الرياح هي التي تهب من الجنوب الشرقي وتعرف باسم ريح السموم، وقد كانت هذه الرياح خطرة لدرجة أن البدو أنفسهم كانوا يموتون عند استنشاقها ولم يكن لهم أمل بالنجاة سوى تغطية أفواههم

بشكل محكم. وفي الصيف كانت الحرارة أشد من أن تطاق. وقد ذكر تكسيرا أن حوالي ثمانين من الإبل قد نفقت وكذلك عدد من الحمير بسبب شدة الحرارة والإرهاق الناتج عن العطش. ولكن لم نسمع عن موت أي إنسان من هذا التعرض الفظيع للحرارة، إنما سمعنا عن مأساة شخص يدعى السيد هايس وكان مرافقاً للدكتور جوليوس جرريفيث. فقد ضلت قافلتهم الطريق خوفاً من البدو، ووجدوا أن البئر الذي اعتمد (باشي) القافلة على وجوده كان جافاً، واضطرت القافلة أن تسافر دون قطرة ماء عدة أيام. ولكن السيد هايس لم يكن في حالة صحية جيدة تسمح له بالسفر مدة ثمان وأربعين يوماً تحت مثل هذه الظروف بينما كان ميزان الحرارة يسجل من 95°-116° فهرنهايت وهكذا توفي قبل الوصول إلى البصرة. ومع ذلك فقد تجاوزت ابنته الصغيرة البالغة من العمر سبع سنوات هذه المحنة واستمرت على قيد الحياة. وقد أخذها النقيب كوري معه إلى إنكلترا عام ١٧٨٦ عند رجوعه من الهند عبر بادية الشام إلى حلب.

وفي الشتاء كانت المصاعب الناجمة عن الرياح الباردة المريرة والليالي التي تجمد الأوصال والأمطار الغزيرة كأنها نازلة من أفواه القرب كلها محن وتجارب لكل سائح أو مسافر، مع أن جميع هذه المصاعب الناجمة عن البرد الشديد تعتبر من المنغصات أكثر منها من الأذيات. هذا ولم تكن الخيام كاتمة للماء بشكل جيد وهكذا كانت الفراش مبللة بالماء دوماً، إن لم نقل شيئاً عن الملابس الأمر الذي يؤثر على صحة الإنسان تأثيراً بالغ الخطورة. وقد لاحظ أحد الإنكليز الذي فوجئ بشدة البرد في الصحراء أن الجليد كان يلتصق بشاربيه وقد لاحظ أكثر من مسافر أن الماء لم يكن متجمداً في البرك فحسب بل كانت قرب الماء متجمدة أيضاً بحيث لم يستطيعوا الحصول على شربة ماء من القرب حتى الظهر أو بعد ذلك. وفي بعض الأماكن كانت الأرض لزجة بحيث لم تستطع الجمال السير والتوازن. وإذا صدف وانزلق أحد الجمال وسقط على الأرض فقد كانت القافلة مضطرة للوقوف حتى ينتهي سقوط المطر أو إذا صدف وانزلق الجمل دون أن يسقط عندها تضطر القافلة للوقوف إلى أن تشرق الشمس وتذيب الجليد، ولكن لم تكن مثل هذه الحالات المتطرفة لتحدث سوى في منتصف الشتاء. وفي بعض أيام كانون الثاني وشباط كانت تهب بعض العواصف الثلجية بشكل سلسلة من العواصف تكفي كل منهما لإيقاف القافلة عدة أيام بحيث أن الرحلة التي تستغرق ستة أسابيع كانت تتأخر وتقضي تسعة أسابيع في سفرها هذا، وهكذا نشأت صعوبة خاصة بالنسبة لأولئك الذين يستعملون برك المياه أكثر من الآبار

الينابيع إذ أن البرك إذا كانت ضحلة ومتجمدة فإن ماءها يكون حين ذاك مزيجاً من الوحل والجليد.

وما دمنا نخوض في موضوع المياه، يجدر بنا الوقوف قليلاً للتفكير في هذه المشكلة المزمنة. وكما قال بلاستيد "لقد كانت هناك كميات كبيرة وافرة من المياه في الطرق السالكة ولكن هذه المياه كانت سيئة. وهذا يصدق بالتأكيد على المياه في أشهر الصيف فقد كانت الصفة الملتصقة بهذا الماء هي رديء". وكانت البرك الضحلة مالحة وآسنة. وكان الماء في كثير من الينابيع غير صالح للشرب فقد كان طعمه فوسفورياً أو بترولياً وغالباً كان الماء غير صحي ومسبباً للمتاعب في الأمعاء. وفي منتصف الصيف كانت الكثير من البرك والآبار جافة، وهكذا تصبح المشكلة الحصول على الماء من قافلة أخرى. وعلى فرض وجود بعض مناطق المياه تكفي لإرواء قافلة صغيرة من خمسين شخصاً بالإضافة إلى حيواناتهم، ولنفرض أن قافلة أخرى من قوافل البدو قد وجدت هذا الماء أولاً، فماذا تكون النتيجة يا ترى؟؟ والحقيقة أن كثيراً من المسافرين والسياح يجهلون مثل هذه المواقف مع أن واحداً أو اثنين منهم يتساءلون لماذا يعمل باشي القافلة للوصول إلى الماء قبل بزوغ الفجر. ولكن من المؤلم عندما يرى المسافر بركة نظيفة قد امتلأت بالقاذورات الصادرة من حيوانات قافلته وكانت هذه الأمور تحدث عندما تهجم الحيوانات أولاً عند رؤية الماء بشكل غير نظامي وكثيراً ما كان يحدث ذلك في الفصل الحار. فالجمال العطشى تستطيع أن تشم رائحة الماء قبل ظهور الماء للأعين البشرية. وفوق ذلك وفي حالة القوافل التجارية الكبيرة كان البدو يسمحون لجمالهم بالشرب قبل أن يملأوا القرب بالماء لأنفسهم وخصوصاً في حالة عدم وجود ماءٍ كاف. وقد نشأت هذه العادة من طبيعة المنافسة ما بين سائقي الجمال الذين كان كل واحد منهم يسعى لإرواء جماله هو الآخر، فقد كانوا شديدي الاعتماد على جمالهم بحيث كانوا حريصين على إروائها قبل إرواء أنفسهم. وبعد إرواء الجمال وبقية الحيوانات كان البدو يسحبون الماء لأنفسهم. وقد مارسوا غلي الماء أولاً (وذلك حسبما ذكرت الآنسة بيل) وبعد ذلك كانوا يضعون في الماء مسحوقاً كانوا يحصلون عليه من طحن إحدى الحجارة البيضاء وبعد أن يرسب هذا المسحوق في قعر إناء الشرب كانوا يقدمون الماء النظيف لضيوفهم. ولكن موسيل يقول إن البدو يشربون الماء الموحل (وحتى الفاسد) دون معالجته بهذه الطريقة. فالأوروبيون كانوا يعلقون أهمية خاصة على هذه المشكلة وذلك بالنسبة لنوعية المياه وكميتها وكانوا مضطرين لعقد اتفاق مع الباشي بالنسبة لنظافة الماء على الطريق، وكانوا متأكدين أن جملاً واحداً يستطيع حمل

الماء لثلاثة رجال وكانوا يستحسنون شراء القرب المحتوية على الماء لأنفسهم والإشراف على ملء القرب في كل مكان يصلون إليه، وذلك للتأكد أنهم يستعملون نفس القرب الخاصة بهم والتي دفعوا ثمنها. وكان الجمل يحمل ست قرب كبيرة وكان السياح يبتدعون عدة طرق لتصفية الماء وكانت أسهل طريقة استعمال قماش من الموسلين لتصفية الماء ووضعه في قرب صغيرة من الجلد كانوا يحملونها معهم دوماً وكان بعضهم ينقون الماء باستعمال حجر "الشب"، ولكن عندما كانوا يفعلون ذلك كانوا يفاجأون بالرائحة والطعم الكريه للماء بسبب وجود مادة الشب فيه. وعندما كانوا يضعون الماء الذي يحصلون عليه من بعض الينابيع المعدنية في القرب ويحركونه خلال مدة أربع وعشرين ساعة يصبح الماء حلو الطعم. وهذا تعويض زهيد عن الطعم الكريه كما لاحظ أحد الإنكليز، خصوصاً وأن المرء مجبر أن يشرب الماء في بادئ الأمر كما هو دون وضعه في القرب.

والآن دعونا ننتقل من موضوع المصاعب الفيزيائية لنخوض في ذكر بعض المصاعب الأخرى وهي تتعلق بالبدو والعرب أنفسهم. إذ عندما نقرأ المقالات التي كتبها بعض الرحالة ربما فكر القارئ أن أفراد القافلة الأوروبيين كانوا كالمساجين في عرين اللصوص. فقد كان الواحد منهم يعتقد أنه متعرض للنهب والغش من قِبل كل بدوي موجود في القافلة ابتداء من الباشي حتى الجمالة، فقد كانوا يخشون اللصوص في الداخل وقُطاع الطرق في خارج القافلة من الذين يسطون عليها ليلاً وكانوا يخشون (الغزو) بصورة خاصة، وكان الأوروبيون يعتقدون أن هؤلاء الغزاة متواجدون بشكل جماعات في جميع أنحاء الصحراء والطرق إما بشكل كمائن بانتظار الهجوم على القافلة التي تعبر الطريق وتصبح في متناول أيديهم أو بالاتفاق مع الباشي (قائد القافلة) الذي كان متفقاً مع اللصوص وضالعاً في الخيانة بحيث يصبح مستعداً لخيانة جماعته من المشتركين في القافلة مقابل إعطائه حصته من الأرباح.

هل هذه الشكوك السوداء صحيحة وهل لها ما يبررها يا ترى؟ الحقيقة أن هذا السؤال صعب ولا يمكن الإجابة عليه بشكل عادل ومنصف. وهذا السؤال يذكرنا بأحوال قطاع الطرق في إنكلترا أيام استعمال العربات الكبيرة في النقل لمسافات بعيدة. إذ أن هناك أمثلة كافية تبرر هذه المخاوف ولكن ليس هناك استمرار لهذه الحوادث لدعم المخاوف الزائدة عن الحد. فقد حدثت مثل هذه الأشياء في وقت أو آخر ولكن نادراً ما حدثت بشكل متكرر مع نفس القافلة. فاللصوصية وقطع الطرق كانت أعمالاً تشنجية تشبه أمواج الجريمة في العصور الحديثة.

فإذا نظرنا إلى رؤساء القوافل (الباشي) مثلاً نجد أن بعضهم غير شرفاء كما هو حالة السيد (ج). أما الآخرون فقد كانوا غير شرفاء من جهة أخرى، مثلاً الإصرار على استئجار حرس لا لزوم لهم والانعطاف والخروج عن الطريق لغير ما سبب معقول أو استلاف بعض المال لقضاء بعض النفقات غير المنظورة والمكوس الخيالية، وفي الوقت الذي لا يسددون تلك الديون، وكان البعض منهم أنذالاً كالباشي الذي تآمر مع أحد الباشوات الخونة في بغداد بأن يقود قافلته ويوصلها إلى مكان كمين محدد وعندما وصل هجم اللصوص المسلحون على القافلة، انسحب الباشي هو وحرسه جانباً وأخذوا يراقبون عملية النهب والسلب. ولكن هذا النوع من الأشياء قليلاً ونادراً ما حدث بعد عام ١٧٥٠ بل غالباً ما كان رؤساء القوافل يعاملون السياح الفرنجة بغلظة وطغيان وكانوا يبتزون النقود منهم لسببٍ أو لآخر وكانوا يتشاجرون مع خدم السياح ويشجعون البدو (الذين كانوا يوقفون القافلة لجباية المكوس المعتادة) على نهب الأمتعة التي تخص الرجل الفرنجي، وكانوا يأخذون أي شيء يؤيدونه ويطلقون عليه اسم هدية. ولم يكن البدو يترددون عن إيقاف القوافل الخاصة أيضاً لنهب أمتعة المسافرين. فلقد فقد بيترو فيلا دالي الذي عبر الصحراء من البصرة إلى حلب معظم حاجياته بهذه الطريقة، مثلاً بعض الأسلحة والملابس والحرير وقطعة غالية من الكهرمان وعمامة إيرانية من الحرير والذهب وصحون كثيرة من البورسلان. وفي إحدى الحالات أرجع شيخ القبائل التي قامت بالنهب بعض المسروقات التي نُهبت من ديلا فالي. وعرض عليه دفعة ضئيلة ثمن الأشياء التي رفض البدو تسليمها. ولكن مثل هذه المعاملة كانت عادية بالنسبة للغرباء في القرن السابع عشر، وعلى العموم فقد أظهر رؤساء القبائل رغبة شديدة متزايدة في الحصول على الفوائد ضمن حدود السمعة الطيبة التي يتمتعون بها، فلم يكن من اللائق بهم أن يمارسوا أعمال الخيانة كما كان يفعل سائقو الجمال. وعلى العموم فقد كان قواد القوافل الخونة مكروهين ومرفوضين من قِبل أتباعهم العرب، وهم الذين كانوا يفضلون أن ينالوا المكافآت الأكيدة على خدماتهم الشريفة للشخص الفرنجي، وكانوا يفخرون بمسؤولياتهم هذه وبأعمالهم الشريفة التي اكتسبوا الصيت الحسن بسببها. والحقيقة أنه كلما علا مقام الشخص (كان مقام الباشي معادلاً لمقام الشيخ) قلت إمكانية انحطاطه ليحرز سُمعة سيئة. وليس هناك من شاهد أو قرينة أفصح من تلك الشهادة التي أدلى بها العقيد كابر. إذ بعد أن وصف قائد قافلته الأوصاف اللائقة بأمانته وإخلاصه طيلة زمن الرحلة، كتب الملاحظة التالية حول تسديد الحسابات فقال: " لقد كان هذا الباشي بعيداً عن صفة المرتزقة التي اتصف بها هؤلاء القوم والأنانية التي

يشتهرون بها، وقد كان بعيداً عن الانزلاق في تلك المزايا البغيضة وكان سلوكه بالنسبة لنا في منتهى اللطف والكرم مما يشرف أي رجل أوروبي مهذب". ولقد رفض الشيخ سليمان أن يعد النقود التي أعطاها وسلمها له العقيد كابر ومن المؤكد أنه لم يكن ليلحقه إلى البصرة لو وجد أن هناك خطأ في الحساب.

وبالنسبة للسرقات العارضة داخل القافلة، فلقد حدث مثل هذه السرقات طبعاً ولكنها كانت بمقادير صغيرة. والقصة التالية توضح نوع هذه الأشياء وتوضح نفسية اللص أيضاً. لقد سرقت بطانية جون كرميشال عندما كان مسافراً مع إحدى القوافل التجارية قبل بضعة أيام من وصوله إلى حلب. وبعد أن عانى من البرد لعدم وجودها فكر في حيلة استراتيجية لاستعادتها. فقد ذكر عن فقدانها لعدة أشخاص من البدو في القافلة وقال إنها فُقدت بشكل الخطأ لأن العرب مشهورون بأمانتهم فليس من الممكن أن يسرقوا. ثم أن هذه الحيلة أثمرت، فالبدوي الذي سرق البطانية خشي على سمعة قومه من التلوث فأعاد البطانية متظاهراً أنه قد وجدها على ظهر أحد الجمال. وعندما استلمت البطانية هنأت اللص لعدم انحرافه عن شرف قومه". وهكذا ينبغي على المسافرين الآخرين أن يتعلموا درساً من كارميشال ينفعهم في التصرف بمثل هذه الدبلوماسية في المستقبل.

أما اللصوص الليليون فهم يسببون كثيراً من القلق والانزعاج ولكنهم قلما استطاعوا الفوز بأي شيء ذي قيمة نظراً لأن جميع القافلة المنظمة اعتادت وضع حراس ليليين أكفاء لحراسة القافلة. ولقد حدثت بعض الحوادث المزعجة لدى قافلة تكسيرا فضلاً عن الهجومات النهارية للعصابات المثقلة بالسلاح، ولقد أُجبر (تكسيرا) نفسه أن يستلم دوره في الحراسة مع رفقائه المسافرين بالتناوب. ولقد حدث مرة أن حاول أحد اللصوص سرقة أحد الجمال وعندما انتبه الحرس ومنعوه من السرقة هرب بسرعة ولم يستطع سرقة الجمل بل سرق عمامة أحد التجار المغاربة بدلاً من ذلك. وكان هناك موقع قرب مشهد علي شهير بكثرة اللصوص فيه وقد وصف تاكسيرا كيف كانت عصابات اللصوص تمتص الجمال وتهاجم القوافل وكان على كل جمل رجلان. وقبل الهجوم كانوا يترجلون وينيخون الجمل (وذلك بربط إحدى ركبتي الجمل في حالة انحنائها) ثم كانوا يتجمعون للقتال مستعملين كافة أسلحتهم من الرماح والأقواس والسهام والسيوف والتروس، وكان كثير من المقاتلين يمتطون الخيول. وقد حدث هذا عام ١٦٠٥. وفي نفس تلك الرحلة صادفت قافلة تكسيرا جماعة أخرى ولكنها كانت أقل عدداً من الجماعة الأولى كانت قد أتت من دمشق عبر الصحراء وكان مع هذه القافلة الصغيرة حوالي مئة جمل محملة ومعها حوالي عشرة من التجار العزل، ولقد جلب

هـؤلاء التجـار قـافلتهم الـصغيرة إلى بئـر الأمـان دون حـدوث أي شـيء يعكـر صـفو تلـك الرحلـة. وقد ذكـر أولئك التجار أن طريق حلب كانت أمنة والمدينة نفسها مفتوحة تستمتع بأفضل ما يمكن من النظام والهدوء. ومن هاتين القصتين نلاحظ الفرق والتباين في حالة هاتين القافلتين التجاريتين، وهذه الأمور كثيراً ما تحدث في الصحراء.

وبالنسبة للبدو فقد كانوا خطرين عندما يثارون ويهتاجون، ولقد ذكرنا سابقاً كيف أن القبائل الكبرى في الصحراء الشمالية كانت تُفرز الرفاق وتضعهم في حلب والبصرة ليكونوا في خدمة القوافل في أي وقت. وكان باشي القافلة يستأجر هؤلاء الرفاق ويدفع لهم مبالغ منتظمة كانوا يتقاسمونها مع الشيوخ الذين أرسلوهم. وكان سلوكهم لا بأس به إذ لم يكن هناك أي مكان في الصحراء تعبره القوافل أو أي بئر أو ينبوع ماء إلا وكان تحت إشراف إحدى القبائل التي كانت تمتلك بعض الممثلين لها في القافلة. ولكن مضى وقت طويل قبل تنظيم نظام الرفاق. ففي القرن السابع عشر كان هناك أسباب كثيرة توجب القلق والخوف من البدو الذين كانوا يتدخلون في شؤون القوافل أكثر مما كان الحال في القرن الثامن عشر. طبعاً لم يكن من الممكن أن يؤتي نظام الرفاق ثماره المرجوة في الوقت الذي كانت فيه القوافل مشغولة في قتال بعضها بعضاً بالإضافة إلى أنهم كانوا في نزاع مستمر مع الباشوات الأتراك في حلب أو دمشق أو بغداد، فقد كانت الصحراء تخلو من الأمان عندما كان البدو يقومون بحرب العصابات مع حكومة سورية أو العراق التركية. وفي هذه الحالة فإن حرس القوافل (خصوصاً إذا كانوا من الأتراك) كانوا يؤلفون هدفاً يرحب البدو بوجوده للقيام بهجماتهم. وهناك مثل حديث يوضح هذه النقطة وهي ثورة الدروز عام ١٩٢٥ و ١٩٢٦ إذ عندما كانت القبائل الدرزية في حالة حرب مع الحكومة الفرنسية فإنهم كانوا يهاجمون وينهبون قوافل البريد والركاب التي كانت تعبر الطريق الحديث عن طريق آبار الرطبة أو أي طريق كانت في متناول الشعب في جبل العرب. ولهذا فقد اضطر الفرنسيون لإرسال أعداد كبيرة من الحراس لتأمين طريق تدمر الذي استعملوه بدلاً من الطريق العادي لمرور القوافل المسلحة ووصولها إلى حدود العراق.

وبصورة تشنجية، وكما قلنا سابقاً، تقدمت قبائل جديدة (مثل شمر وعنزة شمالاً من أواسط بلاد العرب. ولم تكن هذه القبائل مرتبطة بأي حلف تقليدي أو تعهدات باحترام الأراضي التي احتلتها كل قبيلة من تلك القبائل. وقد كانت الطريقة الوحيدة لتجنب أذى أولئك القبائل عدم الاقتراب منها أو التماس معها كُلياً. غير أن القوافل الكبرى لا تستطيع المسير دون أن تُعرف، وكان أملها الوحيد مضاعفة أعداد حرسها بقدر الإمكان وإجراء

تغيرات طفيفة في الطريق، وكانوا يجرون هذه التغيرات كلما أخبرهم الكشافون عن وجود تجمعات قبلية في جوار الطريق، ولكن القوافل الصغيرة الخاصة المستأجرة كانت أسهل حركة وكانت تستطيع إخفاء مواعيد مغادرتها أو وجهاتها. وفي الطريق تستطيع القوافل الصغيرة إجراء التفافات واسعة النطاق إذا وجدت نفسها ضمن أراضٍ معادية. وإذا صدف أن قابلت هذه القافلة الصغيرة بعض أفراد البدو في الطريق فإنهم كانوا يعيقون حركتها ويوقفونها مدة يومين أو ثلاثة أيام لئلا يعمد هؤلاء إلى تسريب أخبارهم إلى قبائل معادية أخرى.

ولكن التهديدات والأخطار المحيطة بالقوافل لم تكن آتية من البدو أبداً. فالتهديد الحقيقي والأسوأ للقوافل كان ناجماً عن القبائل الكردية المتشردة، أو ما شابه من قاطني الجبال وعصابات الهاربين من العسكرية التركية التي كانت تتمركز كحاميات في حلب ودمشق وبيريجيك وأورفة وغيرها من المدن الصغرى المختلفة. وكان ساكنو التلال بعد أن يهاجموا القوافل يتقهقرون إلى الجبال حيث يجدون الملجأ الأمين في سورية أو أية منطقة ما بين النهرين الشمالية، حيث كانوا يهربون من الهجوم والانتقام. وأما الهاربون من الجيش فلم يكونوا يخشون شيئاً سوى القبض عليهم. وهكذا لا نقرأ عن بعض القوافل التي هُوجمت في الطريق بل نقرأ عن الهجوم قرب المدن وفي الطريق الشمالية ولم تحدث مثل هذه الحوادث في الصحراء بعد منتصف القرن العشرين.

وهنا نستطيع إجراء تصميمين: أولهما أنه كلما اعتاد العرب على التعامل مع الأوروبيين بصورة عامة (والإنكليز بصورة خاصة) فإن هؤلاء العرب سوف يتركون الأوروبيين لوحدهم ويعتبرونهم كطبقة خاصة وهكذا نشأ مبدأ "اتركوه يمر" بكل ما في هذا المبدأ من معنى. ثانياً أن البدو كانوا دوماً خطراً على المسافرين في الصحراء. فالعرب ولكونهم بدواً رُحل لذلك لم يستطع أي نظام من أنظمة الحكومات إخضاعهم أو ترويضهم. وهذا أمر طبيعي عندما يتوقف الإنسان للتفكير في حالة البدو الذين لا يخضعون إلا للاعتبارات الشخصية (فالنظام لا يعني شيئاً بالنسبة لهم) والذين يعتمدون على النية الحسنة والإيمان الذي يتجسد في زعيم القبيلة. فالشرف والثقة لدى مخلف الشيوخ تختلف بشكل طبيعي بالنسبة للأفراد كل بمفرده.

والقصة التالية تُلقي الضوء على العلاقات ما بين الدولة واحد شيوخ البدو. والحادثة قريبة العهد وهي مثيرة لأن الدولة المعنية هي بريطانيا التي كانت لها علاقات ودية مع البدو أكثر من

علاقات الأتراك معهم في أي زمن من الأزمان. فقد عقد أحد شيوخ البدو معاهدة مع البريطانيين عن طريق قائد قوة الحدود في شرق الأردن وكان الشيخ من الشيوخ المرموقين وتخضع له عدة قبائل، وقد تتمتع باسم جيد وصيت حسن واشتهر بإنسانيته وشرفه. وبموجب هذه المعاهدة مع قائد قوة الحدود، تعهد الشيخ أن يظل رجال قبيلته في نظام تام وأن يمتنعوا عن نهب الأجانب المقيمين في شرق الأردن، وأن يمتنعوا بصورة خاصة عن التصدي للسيارات التي تمر في الطرق ما بين عمان والقدس ومن عمان إلى طبريا. وقد حفظ الشيخ عهده بإخلاص وبشكل حرفي لمدة عدة أشهر إلى أن بدأ جميع سكان شرق الأردن يعانون من الجفاف الشديد (وذلك في عام ١٩٣٢) وأخيراً تقدم هذا الشيخ في أحد الأيام مع رجاله وأوقف ثلاث عشرة سيارة ونهبها على طريق القدس في أحد الممرات قرب أريحا. وبعد أربعة أيام أرسل رسالة إلى صديقه القائد يرجوه قبول خالص اعتذاره لما حدث وقال إنه قد حافظ على عهده ومنع رجاله من القيام بأعمال السلب ما دام قادراً على ذلك إلى أن كادوا يموتون جوعاً بسبب الجفاف. ولكن ماذا يستطيع أن يفعل والحالة هذه وكيف يستطيع رجاله الحصول على الطعام؟ وبصفته والداً لرجاله، فكيف يستطيع أن يتركهم يموتون جوعاً؟ وهو طبعاً يؤمن ويؤكد عدم حدوث أي حوادث من هذا النوع ما لم يكن اختيار الله وقضاؤه إطالة مدة هذا الجفاف، وهو يشهد الله على عميق أسفه لأن اثنين من الرجال قد أصيبا في حادث السيارات دون قصد وذلك بفعل رجاله. إن التعليق على هذا الحادث يُعتبر أمراً غير ضروري ولكن هذا الحادث يُغري الإنسان للقيام ببعض التعميمات ليس بالنسبة لأخلاق البدو (الذين بقوا دون أن يتغيروا طيلة القرون الأربعة الماضية) بل بالنسبة لعلاقتهم مع الأوروبيين، فقد لوحظ أن مواقفهم تجاه الفرنجي قد تغيرت من وجهةٍ واحدة هامة، ففي خلال السنوات الخمسين الماضية تعلم العرب ما كان قد تعلمه قواد القوافل (الباشي) في أول الأمر، أي كان قواد القوافل أول من تعلمه وذلك أنه لا لزوم لإيذاء الأجنبي سواء كان انكليزياً أم أوروبياً، فقد عرفوا أن القتل معناه ذر بذور الانتقام والثأر وأن عملية قتل واحدة ربما تؤدي إلى عملية انتقام وقتل جماعي في المستقبل تشمل عقاب عشيرة بكاملها أو قرية بأجمعها، إذ أصبح هناك نوع واحد من اللصوصية الحديثة التي اعتاد على القيام بها عرب شرق الأردن. فهم يوقفون السيارة وينهبون ركابها من كل ما يملكون بما فيه ثيابهم وبعدها يطلقون سراحهم ويسمحون لهم بمتابعة السير. وفي بعض الحالات يأخذ اللصوص السيارة أيضاً أو على الأقل الأجزاء الاحتياطية فيها ولكن عادة لا يفعلون ذلك. وعلى كل حال، فعندما تصل ضحاياهم إلى مدنهم فإنهم يصلون سالمين وليس بينهم من قتيل أو جريح بل كانوا مسلوبي

الثياب وقد غطوا أنفسهم بأوراق الصحف اليومية أو إذا ساعدهم الحظ، كانوا يغطون أنفسهم بأغطية المقاعد أو ستائر السيارة.

وقد ذكر البارون فون ثيلمان حادثة مشابهة وقعت عام ١٨٦٧. فقد وصل اثنان من الإنكليز إلى القدس وكان أحدهما يرتدي نسخة من جريدة التايمس والآخر من ملحق التايمس. ولقد حدث هذا النوع من اللصوصية واستمر منذ الحرب العالمية الأولى. ولكن في الأزمان السابقة لم يكن العرب خائفين من إيذاء أي رجل أجنبي ولم يتوقعوا العقاب أو الثأر لو فعلوا ذلك. وقد كانوا غير مبالين بحياتهم الخاصة، لذلك فإنه من الغريب والمستهجن إذا اهتموا بحياة الأوروبيين أكثر من اهتمامهم بحياتهم. فالاعتبار الوحيد الذي يقف حائلاً ما بين استهتارهم بحياة الأوروبيين هو اعتبار تجاري فحسب. فهم يعلمون أن مصلحتهم معاملة الفرنجي معاملة حسنة إذ أن معاملتهم الشريفة للأوروبيين تفيدهم أكثر من السلب والقتل. وبالتدريج أدرك البدو أن غزو القوافل المستمر سوف يثبط من أهمية الطرق التجارية ومن مجيء السياح وهكذا تقل أرباحهم التي يجنونها من المكوس والضرائب. وابتداءً من عام ١٦٦٣ حتى عام ١٧٤٥ أظهر الفرنجة بوضوح أنهم يستطيعون هجر الطرق الصحراوية كُلياً وكان العرب الخاسرين نتيجة لذلك من وجهةٍ تجاريةٍ إلى أن عادت الصحراء مرة ثانية لتصبح مأمونة بالنسبة للأجانب. وبكلمة أخرى كانت رغبة البدو استثمار الإمكانيات التجارية أكثر منها خوفاً من النتائج الوخيمة العاقبة والتي أثرت على العرب في بدء تعاملهم مع الأجانب. زد على ذلك أن معظم العرب الذين كانوا يحترمون أنفسهم كانوا شرفاء وحريصين على الوفاء بعهودهم ومفاهيمهم الخاصة. وقد كانت أفكارهم حول الشرف والأمانة مختلفة عن المقاييس الأوروبية، ولكن هذا شيء منتظر ويتوقع. فالهدايا الإجبارية والأموال التي كانت تدفعها القوافل التجارية لم تكن بالنسبة لشيوخ القبائل نوعاً من الابتزاز بل حقاً واجباً من حقوقهم. وقد اعتبر الشيخ أن لديه مطلق الصلاحية لجباية الضرائب والمكوس من كل قافلة كانت تعبر أي جزء من أجزاء الصحراء مشمول ضمن نفوذ قبيلته، وكذلك فهو يؤمن سلامة القافلة لقاء دفع مبلغ ثابت من المال الذي كان الرفيق يجمعه من القوافل وكان معاشه جزءاً من الأموال المطلوبة. إذ عندما توقفت قافلة العقيد كابر بأمر من الشيخ فاضل قرب الطيبة طلب الشيخ ضريبة تبلغ سكويناً واحداً (حوالي سبع شلنات وست بنسات) تدفع عن كل جمل يحمل البضائع، ولكن هذا الشيخ لم يعمل على تأخير القافلة ولم يُصر على تقاضي دفعات إضافية أبداً نظراً لأنه كان هناك رفيق من قبيلته مسافر مع القافلة، بحيث كان هناك تاجر واحد اسمه روبين هو الخاسر

الوحيد في هذه القافلة مع قبيلة الشيخ فاضل.

يبدو أن التفاصيل سوف تنهك موضوع أخطاء السفر في الصحراء، ولذلك نقول ختاماً لذلك كلمة واحدة حول هذا الموضوع وهي نصيحة نقدمها للمسافرين والرحالة، وهي أولاً إنذار الرحالة والمسافرين بألا يثيروا الغيرة والطمع وحب المال في نفوس البدو بإظهار الأشياء المشوقة الفاخرة والأسلحة. ومن جهة أخرى فمن الحكمة عدم إظهار الفقر والعوز أيضاً لئلا يتعرض الشخص للاستهزاء بشأنه من قبل رفاقه وبذلك يقل احترامه بل يعتبره الجميع غير جدير بالاحترام. فإذا أوحيت للعربي بضرورة شعوره باحترامك والخوف منك فإن ذلك سوف يتبعه المعاملة الحسنة من قبله لك وتمنعه من محاولة ابتزاز أي نوع من الأموال منك. وبنفس الوقت ينصح للسائح أن يرتدي الزي العربي ليحصل على النهاية العظمى من الشعبية.وعند التعامل مع العرب في القافلة من الواجب أن يحتفظ الإنسان بهدوء أعصابه وحُسن طباعه، وينصح الأجنبي أن يتجنب الوقاحة ولو بنيةٍ حسنة، وأن يحاول معاملة حتى أصغر فرد من أفراد القافلة العرب على قدم المساواة مع نفسه. وفي حالة حدوث سرقة أو إهانة لا تغتفر يحذر الأجنبي من إجراء العقاب للجاني شخصياً بل أن يوكل الأمر للباشي الذي يتأكد من أخذ العدالة مجراها الطبيعي. هذا وإن أخلص النصائح هذه النصيحة حول موضوع رئيس القافلة. ففي كل قضية لها علاقة بالصحراء وعند حدوث أي حادث طارئ خلال الرحلة بكاملها من الواجب إظهار الثقة التامة بالباشي بغض النظر عن شعور المسافرين إذ يجب أن تظهر الثقة التامة بأحكامه وإيمانه نظراً لأن الباشي شأن جميع العرب يحب الإطراء والمديح. ولا تدعه ولو لحظة واحدة يشك أن أي واحد من جماعته لا يؤمن به. فإذا وثقت بشرفه بشكل غير مباشر فإنه عند ذلك سوف يستجيب بكل ما عُرف عن شعبه من الشهامة والرجولة. وأخيراً ينبغي على المسافر أن يلزم القافلة ولا يغادرها أو يقوم بالتجوال في الصحراء لوحده بعيداً عن القافلة الرئيسية. فإذا وجد بعض الآثار أو مكاناً مثل مشهد علي عندها عليه أن يصطحب معه أحد الحراس أو أحد المرشدين الذين يتكلمون اللغة العربية. فمن الحماقة التجول خلال القرى العربية دون مرشد كفوء فقد كادت تحدث حوادث مؤسفة نظراً لهذه السباب.

ولقد ذكر تاكسيرا ملاحظة لا ينبغي علينا إغفالها. فقد كانت ملاحظته لها علاقة بسلوك أحدهم وهو المدعو ديجودي ميلو وهو شخص سيء المزاج سريع الغضب. فقد سبب هذا الرجل الأحمق عرج حصانه لكي يصل مشهد علي قبل بقية أفراد القافلة، وفي مناسبة أخرى هدد أحد الجمالة بسيفه، وكان تعليق تاكسيرا على أعمال ديجودي ميلو قوله إنه قد حدثت

لهذا الرجل مصائب حلت بساحته أثناء الرحلة لأنه لم يكن بمقدوره تمييز الأزمنة والأمكنة، فإذا كان الإنسان لا يستطيع فعل ذلك فمن الخير له أن يبقى في بيته.

لا شك أن هذه النصائح الموجزة الخفية المعنى تصلح لتكون ختاماً لفصلنا هذا خدمة لكل من تحدثه نفسه بزيارة الصحراء من الأوروبيين.

الفصل السابع

قوافل الحج الأكبر

١) مناسك الحج الإسلامي

هناك نوع خاص من القوافل مختلف عن القوافل التجارية وعن القوافل الخاصة التي تحمل المسافرين المستقلين ولكنها تنتمي لكليهما غير أنها لا تتقيد بنمط أي منهما. هذه القوافل تدعى قوافل الحج الأكبر أو قوافل الحج السنوية. ولهذه القوافل حياة خاصة وتاريخ خاص بها يمتاز بأصالته طبقاً للغرض الذي أنشئت هذه القوافل من أجله قبل أكثر من ألف ومئتي عام.

اعتاد الحجاج المسلمون القيام بأداء فريضة الحج منذ القرن السابع وحتى القرن العشرين فصاعداً وذلك بشكل سنوي لزيارة الأماكن المقدسة في مكة والمدينة وهما المركزان المقدسان للمسلمين، وكانت قوافل الحجاج هذه تتقاطر من جميع البلدان الإسلامية ما بين غربي إفريقية والصين وكانت الأعداد القادمة من إيران ومنطقة ما بين النهرين وسورية ومصر وافرة جداً بصورة خاصة. وقد أمر الله تعالى المسلمين بالحج وبين لهم شعائر زيارة مكة التي كانت مكاناً مقدساً قبل الإسلام، وبذلك دمجت الطقوس الدينية القديمة التي تعود لدين إبراهيم الخليل مع شعائر دين التوحيد الجديد. ولقد كان الحج إلى مكان مقدس من العادات الساميّة القديمة في بلاد العرب وكانت أسس الاحتفالات الدينية للحج تعود إلى ما قبل الإسلام[1].

ويحتوي المسجد في مكة على الكعبة وفيها الحجر الأسود الذي كان مقدساً منذ عهد إبراهيم، والحجاج الذين يطوفون في بيت الله في ثياب الإحرام يلمسون ويقبلون هذا الحجر، ويذكر القرآن الكريم فريضة الحج في إحدى آياته {وللّه على الناس حج البيت من استطاع إليه سبيلاً}.

(١) تعني هنا بقايا دين إبراهيم الحنيف الذي مزجه العرب الجاهليون بالعبادات الدينية (المترجمان).

وفي المدينة المنورة وفي مسجد ذي أربع منارات وتحت قُبةٍ خضراء دُفن النبي محمد صلى الله عليه وسلم ولذلك فإن جميع المسلمين الذين يؤدون شعائر الحج في مكة يزورون المدينة أيضاً، ولكن هذه الزيارة ليست فرضاً من فروض الحج ولا يقترب الناس من قبر النبي وهم في ثياب الإحرام بل يرتدون أفضل ثيابهم، وتدعى عملية الحضور إلى المدينة الزيارة. "وبعد القيام بطقوس الطواف في بيت الله الحرام في مكة يصبح الواحد منهم حاجاً وبعد زيارة ضريح النبي يصبح زائراً". وطبقاً للمعتقدات الإسلامية يعتبر البيت الحرام في مكة أقدس بقعة على وجه الأرض ولكن تعتبر المدينة أكثر قداسة من أي جزء من أجزاء مكة عدا البيت الحرام. وهذا بالاختصار هو وصف طبيعة الحج السنوي.

لقد قيل إن الحج إلى مكة من أركان الإسلام أي أن كل مسلم مجبر على القيام بهذه الفريضة مرة في حياته على الأقل. وكلمة الحلم تعني أن الرجل البالغ أو المرأة البالغة من الذين يتمتعون بالحرية وسلامة العقل، فالعبيد مُعفون من الحج وبعض المرضى الذين لا يستطيعون تحمل مشاق الحج وتلك الرحلة المضنية، وكذلك الذين ليس باستطاعتهم تحمل نفقات الحج. وإذا كان الرجل فقيراً بحيث لا يستطيع تحمل نفقات الحج أو لا يستطيع تقديم مصاريف عائلته أثناء غيابه، هذا الرجل غير ملزم بأداء فريضة الحج والنساء المريضات معفيات من أداء فريضة الحج أيضاً. وكذلك النساء اللواتي ليس لهن أزواج أو أقارب يرافقونهن نظراً لأنه لا يسمح للمرأة بالسفر لوحدها إلى مكة، وبعد انتشار الإسلام أصبح الحج من الفرائض الإلزامية فالمريض الذي لا يستطيع الخروج إلى الحج كان يضع لنفسه بديلاً. وأما الرجال النبلاء والأغنياء الذين لم يؤدوا الفريضة شخصياً فكانوا يرسلون جمالاً محملة بالماء لسقاية الحجاج الفقراء، ومن الممكن أداء فريضة الحج عن الميت إذا أوصى بذلك قبل موته وكانت تخصص مبالغ معينة لهذا الهدف، وكان الرجل الفقير يقوم بأداء الفريضة وذلك بمرافقة أحد الحجاج الأغنياء والقيام بخدمته أثناء الحج بشكل خادم أو سائق الجمل، وكان المؤمن الحقيقي بعد أدائه فريضة الحج ثلاث مرات يشعر بالاطمئنان لغفران الله وعفوه في الدار الآخرة.

وقد كان الحاج قبل شروعه في المسير يقوم بالاستعدادات الخاصة لهذه المناسبة فكان يُرتب شؤون بيته أولاً ويدفع ديونه وينهي أعماله وينظم شؤون عائلته بحيث يوفر الراحة التامة لزوجاته وأطفاله ويعطي الصدقات للفقراء ويرتب شؤونه كما لو أنه ذاهب للموت. وكانت استعداداته تظهر بمظاهر الطهارة وطقوس العبادة نظراً لأنه كان على وشك القيام بأحد أقدس أنواع التقوى والورع. ومن جهة أخرى فقد كان الكثيرون من الناس يذهبون

إلى مكة لأغراضٍ تجارية. وذلك لأنه كانت هناك مجالات للربح الوفير في التجارة في كلا مكة والمدينة وكذلك على الطريق. وذلك لأن كل قافلة ذاهبة إلى مكة كانت تؤلف مدينةً صغيرة في حدٍ ذاتها لذلك نشأت فرص للتجارة ما بين الحجاج فضلاً عن أصحاب سكان المدن والمحطات التي كانت تقف فيها القافلة. وفضلاً عن ذلك فقد كانت رحلة الحج مناسبة لتوسيع خبرة ومجال الحياة لدى كل مسلم. فكان الرجل يقطع مئات الأميال أو ربما ألوف الأميال برفقة رجال من المسلمين من مختلف الجنسيات وكان الحج يؤلف فرصة لبعض الرجال (خصوصاً الفقراء ورجال الأعمال) الفرصة الوحيدة لرؤية البلدان الأجنبية. أما بالنسبة للآخرين فكان الحج بداية حياة السفر والمغامرة، ويعتبر ابن بطوطة مثلاً شهيراً للرحالة الذي كان يبدأ رحلاته إلى مكة، فقد بدأ حياته بإتمام مناسك الحج وقد اكتسب بذلك ذوقاً وحُباً للسفر وهكذا قضى بقية حياته في التجوال من أدنى بلاد الشام إلى أقصاه. وهناك قصة نموذجية تروى عن أحد تجار بغداد المدعو علي خوجا ويجد القارئ هذه القصة بشكل مُفصل في كتاب ألف ليلة وليلة.

وبعد عدة عقود من وفاة النبي محمد صلى الله عليه وسلم عندما اختار الأمويين دمشق عاصمةً لهم، بدأت إحدى قوافل الحج السنوية من هذه المدينة، وأما العباسيون الذين اتخذوا بغداد عاصمة لهم ونظراً لحماس السيدة زبيدة زوجة هارون الرشيد فقد نظموا أيضاً قافلة للحجاج تبدأ من تلك المدينة، وقد قلّدها في ذلك أحد باشوات البصرة الذي قام بنفس العمل. ولكن القافلة الحقيقية التي استمرت في نقل الحجاج هي قافلة دمشق فحسب، وكان الحجاج الإيرانيون يأتون إلى دمشق ويلتحقون بإخوانهم من أهل السنة للقيام بأداء فريضة الحج، غير أن غيرهم من الإيرانيين كانوا يفضلون الطريق الأقصر إلى مكة عن طريق بغداد ـ البصرة. ونُظمت قافلة لنقل الحجاج من القاهرة لخدمة الحجاج القادمين من إفريقية وسواحل البحر الأبيض المتوسط. هذا وطيلة مدة ثلاثة عشر قرناً ظلت قوافل الحجاج تنقلهم من أربعة مراكز هامة (وبنفس الوقت) من مختلف الأقطار الإسلامية. فقد كان المسلمون يتجمعون في واحدة من مدن دمشق أو بغداد أو البصرة أو القاهرة للالتحاق بإحدى هذه القوافل العظمى. وكان حجاج حلب مع الحجاج الأتراك يأتون إلى دمشق ويلتحقون بقافلتها لأن دمشق كانت في طريقهم المباشر إلى مكة. ولما كانت السنة الهجرية مقسمة إلى ١٢ شهراً (٣٥٤ يوماً) لذلك لم يحدث الحج في فصل معين من فصول السنة بل كان تاريخ مغادرة القافلة يتقدم ١١ يوماً كل عام. ويأتي شهر الحج (بعد شهرين وعشرة أيام) من شهر رمضان وهو شهر الصيام عند المسلمين، ويعتبر شهر رمضان الشهر التاسع في السنة الهجرية

وفي كل ٣٣ سنة يأتي رمضان في منتصف الصيف.

وكان حجاج بغداد والبصرة يُطلق عليهم اسم الحجاج الشرقيون، وكانوا يسلكون طريقين مختلفين عبر بادية الشام. وكانت أشهر هذه الطرق (درب الست زبيدة)، وكانت هذه الطريق تحتوي على مراكز محصنة لتزويد المياه ابتداءً من القرن التاسع عشر الميلادي، وقد بنت السيدة زبيدة استراحات للحجاج في كل مركز من مراكز المياه وواحداً أو أكثر من خزانات المياه.

ولقد وصف الجنرال السيد أيدكوت إحدى هذه المحطات في القرن الثامن عشر، وكانت الاستراحة التي عاينها عبارة عن مبنى حجري علوه حوالي ٣٠ قدماً وكان محاطاً من جوانبه الثلاثة بالأقواس وبأربع مقاصير كبيرة في كل جانب. وقربه كان هناك بئر عميقة مسدود أعلاها بالحجر والكلس. وعلى مسافة عشرة أقدام أسفل السطح كان هناك خزان كبير للمياه (بركة) وخزانان مستطيلان كانا يظهران محاطين بالأقواس من الأعلى، وقد بنيت في الفسحة ما بين البئر والاستراحة. وتمتد درب الست زبيدة من مشهد علي إلى حائل (وكانت تصل سابقاً إلى فايد) عن طريق جبل شمر ومنها إلى المدينة ومكة. أما في هذه الأيام فقد خربت تلك الطريق ولم تعد مستعملة. ولقد ذكر العقيد لتشمان أنه لا يزال خزان واحد وهو خزان (جُمجمة) (التي تقع جنوبي خط عرض ١٣°) في حالة جيدة.

أما درب الحج من دمشق فهو يتبع الطريق التجارية القديمة على طول الحدود الصحراوية إلى شرق الأردن والبتراء إلى الحجاز ولقد حدثت تغييرات في هذا الطريق لعدة مرات منذ القرن السابع الميلادي. ففي أول الأمر كان الحجاج يسلكون الطريق التي تسير إلى الشرق من جبل العرب إلى شرق الأردن ومن ثم جنوباً إلى عمان. ولقد تراوحت هذه الطريق ما بين الطرق الثلاثة التي تقع إلى الشرق من الأردن والبحر الميت. ولكن ومنذ القرن السادس عشر التزم الحجاج طريقاً واحداً نظراً لوجود أماكن محصنة للمياه بَنَتْها الحكومة العثمانية لمصلحة الحجاج ووضعت حُراساً فيها. وفي القرن التاسع عشر وما بين عام ١٨١٩ و ١٩٠٢ ظهر أربع رحالة أوروبيون سلكوا ووصفوا طريق الحج هذه، وطبقاً لهؤلاء الأربعة وهم بيركهاردِت وفريدولين وداوتي وكاتيسو، كانت المحطات الرئيسية الواقعة شمال الحجاز هي ما يلي: (وهي إلى الغرب من جبل العرب) قلعة المرفق (في عام ١٩٣٢ أنشأت شركة بترول العراق إحدى مراكزها في المرفق) ثم قلعة الزرقاء (شمال عمان) ثم معان، ويقع فيما بين الزرقاء ومعان أربع قلاع شهيرة وهي البلقاء والقطرانة

والحسا، وعنيزة، وبعد معان تسير درب الحج مباشرةً إلى عقبة الشام (دُعيت لهذا الاسم تمييزاً لها عن العقبة المصرية على خليج العقبة) حيث تضطر القافلة أن تدور خلال ممر ضيق يصل إلى السهل في الأسفل. وفي الحجاز يمر درب الحج في المدورة وتبوك ومدائن صالح إلى المدينة. وأخيراً هناك خياران للحجاج لسلوكك إحدى طريقين هامتين ما بين المدينة ومكة. وفي المزيريب ومعان كانت قافلة الحجاج معتادة على التوقف للراحة لمدة يومين أو ثلاثة أيام، لذلك فقد أقيمت عدة سواق سنوية هامة في هذه المدن، وقد كانت القافلة تتأخر مُدة أطول في المزيريب (من ثمانية إلى عشرة أيام) لكي تستكمل استعداداتها ولكي تمكن الحجاج الآتين من فلسطين وجنوب لبنان من الالتحاق بالقافلة. ولقد حضر وليم الصوري (من صور) في القرن الثاني عشر لرؤية السوق التي قال عنه أنه يُعقد قبل مغادرة الحجاج إلى مكة. وفي أوائل القرن التاسع عشر (طبقاً لما ذكره بركهاردت) كانت القافلة تقضي يوماً كاملاً في قلعة الزرقاء، حيث كان الحجاج يتسلون بصيد الخنازير البرية التي كانت متوفرة في وادي الزرقاء وقد لاحظ الرحالة كاستيو أن القلاع هناك كانت بعيدة بعضها عن بعض ضمن مسافات متساوية أي حوالي ٣٤ ميلاً بين كل قلعة وأخرى. وقد قال إن هذه القلاع عبارة عن أبنية فخمة يبلغ طول الواحدة ستين قدماً، وكانت عائلات البدو تحتل هذه القلاع فضلاً عن الجنود الأتراك الذين يبلغ عددهم ثلاثة أو أربعة جنود في كل قلعة. وكان في كل قلعة خزانات للماء دوماً وكانت هذه الخزانات متصلة بعضها ببعض بواسطة قنوات، والخزان الأصغر يستعمل كحوض لسقاية المواشي. وفي سنوات الجفاف كان العرب في القرى وحمالو المياه من البدو يملأون واحداً من هذه الخزانات في كل محطة قبل قدوم القافلة. وكانت أجور هؤلاء تدفع من الأموال المخصصة للحج التي كان السلطان العثماني بصفته حامي الأماكن المقدسة يقدمها للحجاج لهذا الغرض. وكانت إمدادات الطعام والكلأ وغيرها من المواد اللازمة تزود لتسد النقص الحاصل في هذه القلاع.

لم تكن درب الحج طريقاً معبداً بالمعنى الصحيح بل كانت عبارة عن مجموعة من الطرق الصغيرة المطروقة من قبل أجيال لا تُعَدُ ولا تحصى من حيوانات النقل والركوب. وهذه الطرق أصبحت واضحة في هذه الأيام في الجزء الشمالي منها (قرب المرفق مثلاً)، ولكن إلى الجنوب من معان لم يكن هناك من طريق سالكة حتى في أيام داوتي بل كان كل شيء عبارة عن صحراء واسعة رحبة. ومن خلال الوديان والمنحدرات الضيقة يدل على وجود أي طريق سالكة منفردة، إن القافلة الضخمة كانت مجبرة على أن تستدير في

طريقها في صف واحد، ومن الممكن رؤية عظام وهياكل الجمال العظيمة والخيول والبغال على طول الطريق، وترى بعض أكوام الحجارة أيضاً التي تدل على وجود قبور الموتى من الحجاج الذين فقدوا حياتهم في طريقهم إلى مكة أو من مكة.

لقد وصفت طريق الحجاج الغربي بتفاصيل أدق من وصف الطريق الشرقية نظراً لأنها كانت تمر خلال أماكن كبرى قد عرفت أسماؤها، ونظراً لوجود معلومات خاصة حولها. فلقد ترك لنا ابن جبير مثلاً (وهو الرحالة الذي سافر من مكة إلى بغداد في القرن الثاني عشر) وصفاً ممتعاً للطريق الشرقية للحجاج، ولكن وصفه لا يعني الكثير سوى لأولئك الذين قد تعرفوا على صحراء نجد والعراق. ولنفس الأسباب نرى أنه من الأفضل حصر اهتمامنا في قافلة دمشق للحجاج إذ أن المعلومات متوفرة لدينا حول هذه الطريق خصوصاً، وأن الفروق طفيفة ما بين هذه الطريق المعروفة والمألوفة وقوافلها المعروفة بالنسبة للقوافل الثلاث الأخرى.

٢) تنظيم قافلة دمشق للحجاج

طيلة حكم العثمانيين الإمبراطوري للمنطقة كانت قافلة الحج من دمشق تسير تحت إمرة اثنين من الموظفين الأتراك. أحدهما ويدعى أمير الحج كان فرداً مرموقاً من أفراد الهيئة الاجتماعية الراقية ومن النبلاء في استامبول، وخلال المئة سنة الماضية كان أمير الحج الابن الأصغر للسلطان أو أحد أقارب السلطان. أما الموظف الآخر فهو الباشا فكان المسؤول الفعلي عن تنظيم القافلة وكان المسؤول الأول عن مسيرتها اليومية وروتين عملها، وكان هو الضابط القائد للحراس العسكريين، والممول لشيوخ العرب. وإلى جانبه يركب الدليل وهو من أهالي دمشق الذين تمرسوا في معرفة أدق التفاصيل عن الطريق والعلامات الفارقة فيها بعد تمرين طويل. أما بقية الأمور فقد كانت منظمة تنظيماً دقيقاً بحيث أنه حتى مكان جمل أي حاج كان معروفاً ومحدداً بالضبط ولا يمكن تغييره ما دام أنه قد تقرر. وقد سُمح لأمير القافلة والباشا فحسب أن يسبقا القافلة ويدخنا ويرتاحا إلى أن تصل القافلة وتلحق بهما.

وعندما شهد موندريل خروج قافلة الحج من دمشق في القرن السابع عشر كان باشا طرابلس هو أمير الحج في تلك السنة، وكانت هناك ثلاث فرق عسكرية تعمل على حماية القافلة وهي مؤلفة من فرق من الهجانة والانكشارية وجنود من دمشق بالإضافة إلى جماعة من المغاربة مكلفين بحماية القافلة في الصحراء، وكان هؤلاء يحلون مكان الحاميات

الموجودة في القلاع المختلفة في درب الحج. وقد ذكر موندريل أنه كان هناك ٤٦ من الدراويش (وهم من الرجال المتصوفين) وقد كان هؤلاء يقودون الموكب ويحملون أعلاماً خفاقة من الحرير ذات ألون حمراء وخضراء وصفراء.

وكان المحمل هو الظاهرة البارزة في موكب الحج. وقد كان هذا عبارة عن محفة جميلة ومزينة وهي حمالة من الخشب مغطاة بالحرير الأسود أو الأخضر أو الأحمر المُزين والمزخرف بالذهب والأهداب والشرابات والكرات الفضية والذهبية. وكان المحمل رمز السلطة. فقد كان فيه نسخة من القرآن الكريم وسجادة تركية جميلة عليها أدعية وآيات وكلاهما هدية من السلطان أمير المؤمنين، وكانت السجادة الجديدة مُعدَّة لتغطية قبر النبي محمد صلى الله عليه وسلم. وفي كل سنة كانت السجادة القديمة تنقل إلى المحمل وتوضع بدلها السجادة الجديدة. وكان الجمل الذي يحمل المحمل وهو جمل كبير الحجم عادة مُعفى من حمل الأثقال إلى الأبد بعد إنهاء أول موسم من مواسم الحج.

ويعتقد المونسنيور جودفري ديمومبينوس وهو أحد دارسي مناسك الحج الشهيرين أن المحمل ما هو إلاّ بدعة حديثة إذ لم يكن معروفاً أثناء الخلافة الأموية أو العباسية، وأن الذي أدخله إلى مناسك الحج هم سلاطين المماليك في مصر من القرن الثاني عشر أو الثالث عشر الميلادي، وربما كانت الفكرة تقليداً لإحدى العادات البدوية. وذلك لأن بعض القبائل في بلاد العرب وفي الصحراء العظمى كانوا يحتفظون بمحفة تستخدم في أعمال الحروب. وفي هذا المركب (الذي كان مُزيناً بريش النعام) كانت تركب ابنة شيخ القبيلة وتحمل إلى ميدان المعركة مع أقاربها من رجال القبيلة وذلك لتشجيعهم على القتال وحتى عام ١٩١٨ كان رجال قبيلة الرولة يحتفظون بمثل هذا المركب الذي يرافق رجالهم في أيام الحروب. ومن الممكن ملاحظة أوجه الشبه ما بين الحج واستعداد البدو للحرب ضد الكفار. فكلمة الجهاد تعني الحرب المقدسة ضد المفاسد والشرور وشياطين النفس بالإضافة إلى الكفار، مع أن الجهاد ضد الكفار كان هو المعنى الشائع. وهكذا فإذا اقترن الجهاد باسم الحج ربما يعني رمزاً للمعركة الروحية، وبعد أن أصبح المحمل العنصر الهام في موكب الحج فإنه قد حصل على دلالة سياسية ودينية أيضاً. فقد أرسل الحكام المغول محملاً رائعاً مع الحجاج المشارقة (ما بين عام ١٣٢١ وعام ١٤٧٢)، كما أن أمراء اليمن المستقلين كان لهم محمل خاص في القرن الخامس عشر والسادس عشر، وبعد عام ١٥١٧ بدأ سلطان الإمبراطورية العثمانية في إرسال المحمل الملكي مع قافلة دمشق كرمز

لسلطته الروحية ولتدعيم لقبه كحامٍ للمدن المقدسة. ولكن وحتى في أثناء فترة العثمانيين استمر باشا مصر في تخليد العادة المملوكية بإرسال المحمل المصري مع الحجاج المصريين.

أما الأموال المخصصة للحج والتي ذكرنا عنها شيئاً في الفصول الماضية فقد كانت تصرف بمعرفة أحد الممثلين الشخصيين للسلطان. وفي أنباء الجزء الأخير من القرن التاسع عشر بلغت المنحة التي خُصصت لنفقات قافلة الحجاج مبلغ ٣٠٠,٠٠٠ ليرة تركية. هذا وقد تراوحت قيمة الليرة التركية الذهبية خلال القرن الماضي إذ بعد أن أجريت الإصلاحات المالية عام ١٨٤٤ أصبح سعر الليرة العثمانية ١٨ شلن و٢ بنس. كانت الخزينة التركية العامة تقدم منحة لتغطية نفقات الحج ولكنهم حصلوا على سدس هذه النفقات من ضريبة مباشرة فرضت على ولاية سورية التركية. وقد وزعت النقود كما يلي: قدمت هدايا سنوية إلى الشيوخ في المدينة ومكة وإلى شيوخ جميع القرى التي تقع على طول درب الحج، وكذلك لحرس القافلة وعددهم يتراوح ما بين مئة ومئة وخمسين، وكذلك للموظفين والمرشدين وسقاة الماء الخ..... وقد خصص حوالي ٥٠,٠٠٠ ليرة تركية لترميم الطرق وتزويد المياه ولحرس أماكن وجود المياه.

وقد كانت قضية حماية القافلة خطيرة حقاً. فقد كان البدو ينظرون إلى الحجاج نظرة الوحوش إلى الفريسة ومع ذلك فإذا قُدمت لهم الرشوة المناسبة (وكانوا يعتبرون أنفسهم الحكام الوحيدين الذين يقدرون كمية هذه الأموال ومقدار كفايتها) فإنهم يتوقفون عندها عن إيذاء الحجاج. ولقد ذكر بيركهاردت المبالغ التي كانت تجبيها القبائل من الحجاج. فقد كانت قبيلة واحدة مثلاً تتناول (صُرة) سنوية مقدارها حوالي ألف جنيه إسترليني. وكان هناك عدد كبير من القبائل التي تسكن في حواشي شبه الجزيرة في طريق الحج وكانوا يعتقدون جميعاً أن لهم الحق في تقاضي الأموال السنوية كالآخرين، وإذا قصر الباب العالي في إرضائهم فقد كانوا يبدأون بالهجوم المفاجئ على الحجاج، وهكذا ورغم يقظة الحراس ونشاطهم وشجاعة الحرس المستأجرين كانوا يُسلبون ويُنهبون.

والآن علينا أن نبحث في نفقات الحج بالنسبة للحجاج أنفسهم فقد كان الحد الأدنى لنفقات الحاج الواحد ذهاباً وإياباً مبلغ أربعين ليرة تركية وقد حسب هذا المبلغ باعتبار أن وزن الحاج مع أمتعته لا ينبغي أن يتجاوز ثلاثمائة رطل إنكليزي، أما الحد الأعلى للنفقات فليس له من ضابط فالحجاج الأغنياء كانوا يصطحبون خدمهم معهم، وكذلك طعامهم الخاص وكانوا يستأجرون محفةً خاصة لنقلهم لقاء أجرة ليرة تركية يومياً.

يعيش في دمشق في هذه الأيام تاجر سوري من تجار الحرير يدعى سليم الصواف وكان هذا الرجل يملك حوالي ٢٠٠٠ من الجمال سابقاً. وكان أحد المقاولين لنقل الحجاج في قافلة الحج. وقد قام سليم الصواف هذا بثلاثين رحلة إلى مكة خلال المدة الواقعة ما بين عام ١٨٧٥ أو ١٩١٠ ونظراً لخبرته العظيمة في هذا الموضوع فقد أدلى بالمعلومات التالية لمؤلفة هذا الكتاب حول إعداد القوافل الكبرى. فقال إن من عادة مالكي الجمال شراء جمالهم كل عام بأرخص الأثمان من العرب ساكني الصحراء الذين كانوا يربون تلك الجمال. وفي موسم الحج كانوا يؤجرون جمالهم هذه بأغلى الأثمان للأشخاص العازمين على أداء فريضة الحج ولنقل موظفي الدولة. وبعد رجوع هذه الجمال من موسم الحج كانوا يبيعونها ويجنون بعض الأرباح. ومن المحتمل أن الباشا في دمشق كان يمارس هذه التجارة أيضاً في القرن التاسع عشر. ولكن ولحسن حظ سليم الصواف فإن الباشوات كانوا قد أقلعوا عن ممارسة هذه التجارة في زمنه، وللاشتراك في تجارة الجمال هذه كان أحد مالكي الجمال أو مجموعة من الملاكين الذين يعملون كوحدة يسهمون في حصص لشراء مئتي جمل مثلاً، وكان السوق بالنسبة لهؤلاء المقاولين (كما كانوا يدعون) يعتمد مباشرة على أعداد الحجاج الذين ينبغي نقلهم في ذلك العام. وكان عددهم يختلف سنةً بعد سنة. خلال الثلاثين عاماً التي قضاها هذا الرجل في ممارسة تلك التجارة، فقد كان الطلب على الجمال يتراوح ما بين أربعة آلاف جمل في بعض السنوات إلى حوالي عشرين ألفاً في سنوات أخرى.

لقد كانت القافلة الكبرى تحتوي على حيوانات أخرى غير الجمال فقد استخدمت بغال الحمل وحتى الحمير، وكان الحرس المسلحون يركبون الخيول والهُجن وكان الكثير من الجمال العادية تحمل راكبين. ولم يحصل أي إحصاء مُرْضٍ صحيح لعدد الحجاج الذين قاموا بأداء فريضة الحج من دمشق إلى مكة. فالأعداد التي ذكرها رحالو القرون الوسطى كانت لا تُصدق. إذ لم يستطع أولئك الرحالة معرفة نسبة الجمال التي كانت تنقل الحجاج ونسبة تلك الجمال التي كانت تنقل الأحمال والمؤن والخيام. ومن المحتمل أن التقدير المتوسط لعدد حجاج دمشق خلال القرن الماضي كان بمعدل خمسة آلاف حاج سنوياً. ومن جهة أخرى فقد كان حجم القافلة يميل إلى التناقص وأن الحج والأفراد المشتركين في أدائه كان في تناقص أيضاً خلال القرن الثامن عشر.

هذا وقد قدم سليم الصواف بعض المعلومات الأخرى لكاتبة هذا المؤلف. وهذه المعلومات لها علاقة بتأثر المقاولين على تاريخ الحج ومسيراته. ومن الغريب أن نرى، ومع أن الشريعة الإسلامية قد نظمت حياة الحجاج في القافلة بالنسبة لأيام الصيام وأساليب الوضوء

والصلاة، إلا أن المقاولين كانوا هم المنظمين الحقيقيين لحياة القافلة بصورة علمانية وليس بصورة دينية. فقد أحدث هؤلاء قانوناً نفذوه بقوةٍ وصرامة، وهو يقضي أن تكون مدة الرحلة لا تزيد عن أربعين يوماً وليلة. وهناك خمسة أيام (غير محسوبة مع الأربعين يوماً) كانوا يقضونها في المدينة. وكانت هذه الأيام الخمسة الاستثناء الوحيد في هذا القانون. ولم يسمح بالوقوف أكثر من ساعة من الزمن أثناء النهار، وكان القسم الأعظم من الرحلة يتم ليلاً. وفي بعض الأحيان إذا صدف وأتمت القافلة مرحلتين ثلاثين ميلاً بالسرعة الكلية أي في وقت يقل عن الوقت المحدد (أي في مدة عشرة أو تسعة ساعات بدلاً من اثنتي عشرة ساعة) عندها كانوا يسمحون بالتوقف مدة ساعتين أو ثلاث ساعات في أول مكان يصادفونه لإرواء الجمال والحيوانات الأخرى. وإلا فإن هناك ساعة استراحة واحدة فقط كل ثلاثة أيام. أما إذا كان هناك شخص مريض أو على وشك الموت أو امرأة ضعيفة فلا يسمح بتجاوز القانون في هذه الحالة. إذ في اللحظة التي يركب لها الحاج، عليه أن يتقيد بقانون الرحلة مهما كانت النهاية مريرة، وقد كانت مريرة جداً في بعض الأحيان، فإذا صدف وضعف أحدهم ولم يستطع الاستمرار في تحمل هذه القوانين الصارمة فكانوا يتركونه خلفهم حتى ولو تركوه تحت رحمة البدو الغادرين. ولكن عندما كانت القافلة تصل إلى مكة وتنتهي الرحلة كانت القافلة تبقى هناك أكثر من ثلاثة أسابيع فالوقت اللازم لإتمام مناسك الحج قصير لا يتجاوز الستة أيام. ولكن كان يسمح للحجاج باستراحة طويلة الأمد لقضاء الأغراض التجارية من جهة ولإعطاء المجال للرجال والحيوانات لاستعادة نشاطهم بعد تلك الرحلة الطويلة المرهقة. وكانت رحلة العودة تستغرق أربعين يوماً كرحلة المجيء والتغيير الوحيد في الروتين كان قضاء فترة قصيرة في المدينة لزيارة قبر النبي محمد صلى الله عليه وسلم. وطبقاً لما يقوله سليم الصواف كان أصحاب الجمال والمقاولون مسؤولين مسؤولية كاملة عن هذه الرحلة التي هي عبارة عن اختبار كامل للتحمل، وقال إن سبب سرعتهم هو أنهم كانوا مجبرين أن يدفعوا نفقات إضافية باهظة عن كل يومٍ يتأخرون فيه عن الأيام المقررة للرحلة.

إن هذه التفاصيل السابقة لسير وتنظيم القوافل إنما يُلقي ضوءاً على الهيكل العظمي لذلك الإطار الذي كان ولا شك احد الصور الكبرى التي كانت سائدة في العصور الوسطى. ولسوء الحظ لن يتمكن أحد الرحالة الذين أتوا بعد لود فيجو دي فارثيما أو تشارلز داوتي أن يروا أو يشتركوا في تلك المشاهد، وذلك لأن قوافل الحج لم تعد تسافر ما بين دمشق ومكة. إلا أن الإنسان يستطيع تخيل ذلك الجمع الغفير من الناس الذين كانوا

يشكلون قافلة الحجاج ويتصور تقدمهم مسافة تسعمائة ميل في درب الحج. فإذا كان معدل سرعة الجمال ميلين في الساعة (إذ أن القافلة الصغرى كانت سرعتها أكبر من سرعة القافلة الكبرى) فالموكب كان يجرر أذياله مسافة ميلين. وعلى العموم كان عدد الإبل يبلغ الثلاثة أو الأربعة آلاف يترنح آخذاً بعضه برقاب بعض. وكان سائقو الجمال والخدم يسيرون بجانب جمالهم بشكل روتيني ممل، وخلف الحجاج كانت تسير الجمال التي تحمل البضائع وهي مربوطة الواحد إلى الآخر، وهي تسير في صفوف مستقيمة الواحد خلف الآخر، ويتقدم الجميع حمار صغير كما يرى الإنسان في سورية في الوقت الحاضر. وهناك محفات متعددة الألوان ذات زخارف حمراء وذهبية وخضراء خصوصاً على رأس القافلة حيث توجد محفة الأمير أو الباشا وكذلك المحمل وهو أهم الجميع وكان يحتوي على هدية السلطان لقبر الرسول صلى الله عليه وسلم[1].

ولكن عندما تتوقف تلك القافلة التي تشبه الأفعى الطويلة مدة ساعة أو ساعتين إذا بك أمام مدينة من الخيام، وكانت تلك الخيام قريبة ومتراصة بعضها إلى بعض لتسهيل مهمة حمايتها، ولكن كان بينها شارع في وسطها كان التجار المتجولون يسيرون فيه أثناء الوقفة القصيرة، وفي نهاية تلك الخيام كان يسمح للتجار ببناء أكشاكهم حيث يعرضون سلعهم للبيع وذلك لأن قافلة الحجاج كانت دوماً مصحوبة بقوافل صغيرة من قوافل التجار الصغار الذين كان وجودهم ونشاطهم قد أقره القرآن الكريم. وكان عدد جمالهم يزيد على مئتي جمل بحيث تصبح القافلة وكأنها سوق متجول. وأما في أثناء سير القافلة فلم يسمح بالتجارة أبداً. وكان التجار يحملون السلع المختلفة من كل جنس ولون، وكذلك أنواع الأطعمة التي تعوض عن الراتب الغذائي الضئيل الذي كان المسؤولون عن إطعام الحجاج يُقدمونه لهم، وكذلك مختلف أنواع الألبسة والأسلحة وكميات كبيرة من

(١) ذكر بورتون أن المحمل كان يُعرى من جميع زخارفه أثناء المسيرة في الصحراء وكان الجمل يحمل الإطار الخشبي للمحمل دون زينة. ويقول الرائد رينيل عند ذكر سرعة القافلة الذاهبة إلى مكة إن هذه السرعة تبلغ ١,٩٦ ميلاً في الساعة وذلك نظراً لعدد الجمال في القافلة التي يقال إنها كانت تبلغ ١٥٠٠٠ جمل في القافلة الكبرى، وكذلك بسبب طول مسافة الرحلة وبسبب وجود الجمال الإفريقية والعربية جنباً إلى جنب، وكانت القافلة تتأخر في مسيرتها وقد لاحظ داوتي أن جمال القافلة لم تكن ترعى أو تتغذى مطلقاً أثناء الرحلة، بل كانوا يطعمونها عند فترات الوقوف بعض أنواع الحبوب والبطاطا المسلوقة وبأنواع من العلف والحشائش، أنظر مذكرات الرائد جيمس رينيل (١٨٣١) المجلد الأول ومذكرات داوتي ١٩٣٣ المجلد الأول ص ٦٥.

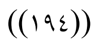
الأقمشة والحرير والنحاس الصفر والنحاس الأحمر وأواني الطبخ التي كانوا يبيعونها للبدو على الطريق. ولم يذهب تجار الملابس طيلة الطريق مع القافلة إذ كانوا يجدون من الأفضل وسعياً وراء الربح الوفير أن يبقوا في تبوك أو إحدى المدن على طريق الحج ويتاجرون هناك إلى أن ترجع القافلة من مكة وتتجه شمالاً. فلم يكن هناك أي نوع من البضائع يخطر على بال الإنسان إلا وتراه موجوداً عندهم، مما يُغري المشترين للتوافد لشراء بضائعهم بحيث كانوا يجنون أرباحاً تبلغ ٢٥٪ من البدو المحتاجين والفلاحين المتشوقين والحجاج الفقراء.

وفي عام ١٥٠٣ ذهب لودفيجو دي فاثيما إلى مكة بشكل واحد من الحرس المستأجرين المرتزقة في قافلة الحجاج الذاهبة من دمشق. وبعده وحتى الوقت الذي فيه تشارلز داوتي برفقة الحجاج السوريين حتى مدائن صالح تقدم عدد قليل من الأوروبيين الذين زاروا مكة. وعادوا منها بطريق البحر الأحمر مثلاً جوزيف بتسي عام ١٦٨٠ وعلي بيك عام ١٨٠٧ وجيوفاني فيناتي عام ١٨١١ وبركهاردت عام ١٨١٤ والسيد رتشارد بورتون عام ١٨٥٣، كل هؤلاء ذهبوا إلى الحجاز عن طريق مصر. ومنذ أيام داوتي أصبحت مكة سهلة الوصول بالنسبة للأوروبيين. فقد عاش كلا فيليبي وايلدون رونر في المدينة نفسها (أي مكة) ولكن يمنع دخول مكة لغير المسلمين حتى الآن خصوصاً بعد أن استلم الوهابيون السلطة هناك تحت حكم ابن سعود حيث طبقت جميع القوانين الشرعية ضد الكفار بكل نشاط ودقة. وربما كان من الممتع أن نخبر القراء أن سيدة إنكليزية وهي الليدي ايفيلون كويولد قد زارت مكة مؤخراً بعد أن اعتنقت الديانة الإسلامية.

وفي السنوات الأولى من القرن العشرين بدأ السلطان التركيز في بناء خط حديد الحجاز وذلك لتسهيل حركة نقل الحجاج من بلاد الأناضول خلال سورية إلى مكة. وفي عام ١٩٠٨ تمَّ تمديد هذا الخط حتى المدينة لذلك أصبح الحجاج يسافرون بطريق سكة الحديد إلى أن خربت بعض أجزاء السكة الحديدية هذه أثناء الحرب العظمى الأولى. ومنذ إعلان الهدنة أصبحت جماهير الحجاج تسافر بشكل منتظم من بيروت إلى جدة عن طريق البحر. وفيما بين عام ١٩٠٤ و ١٩١١ لم تستعمل الطريق الشرقية للحج من نجد إلى الحجاز وذلك بسبب الأحوال غير المستقرة في أواسط بلاد العرب، فكان الحجاج يذهبون عن طريق دمشق أو يستخدمون السفن من البصرة خلال الخليج العربي وحول شبه الجزيرة العربية. وبعد عام ١٩٠٨ بدأ التجار من العراق وإيران يستخدمون سكة الحديد الجديدة ومنذ عام ١٩٢٦ حتى الآن أصبحوا جميعاً ودون استثناء يستعملون سيارات شركة نيرن من بغداد إلى بيروت حيث يلتحقون بالسفن الذاهبة بحراً إلى جدة، وفي خلال السنوات القادمة يبدو أن الحجاج العراقيين

سوف يستأنفون استخدام درب زبيدة التي أصبحت مفتوحة لسير السيارات الآن، وأخيراً أصبح الحجاج المصريون يعبرون البحر الحمر بالسفن بدلاً من عبور شبه جزيرة سيناء بواسطة القوافل (كما فعلوا خلال العصور الوسطى) وأما الحجاج الأغنياء فكانوا يطيرون عبر الحجاز في طائرات تقدمها شركة الطيران الإنكليزية المصرية.

لا شك أننا لا نستطيع التفكير (مجرد التفكير) بإمكانية استعمال القوافل القديمة والجمال في الوقت الذي انتشر فيه النقل البري بواسطة السيارات والطائرات، ولكن هناك بعض المسلمين المتعصبين الذين يظنون أن الرحلات بهذا الشكل الجديد سوف تفقد الحج روحه الدينية القديمة وصفته المقدسة من الطهارة والتقشف والنقاء الروحاني، وبالنسبة للفقه الإسلامي فإن كلمة الحج تعني الطموح وقد استعمل هذه الكلمة لتعني أن الإنسان ما هو إلا عابر سبيل في هذه الحياة الدنيا في طريقه إلى الحياة الخالدة في الآخرة. هذا وقد نشأ اعتقاد فيما بين المسلمين واستمر بكل إصرار وعناد وهو أنه كلما كانت مشاق الحج في الطريق إلى مكة عظيمة ومرهقة زاد الأجر والثواب عند الله في الآخرة.



الفصل الثامن

أحد عشر قرناً من الخدمات البريدية

١) البريد زمن العباسيين والمماليك

لقد وصفنا حتى الآن السفر في الصحراء بصورة مفصلة ولكن هناك مسافراً واحداً من نوع خاص لم نذكره ألا لماماً ألا وهو ساعي البريد. والآن نحن في سبيل مناقشة أربعة أنواع من الخدمات البريدية في بادية الشام. منذ القرن التاسع الميلادي استعمل العباسيون والمماليك والعثمانيون والإنكليز بالتوالي طريقة نقل البريد بواسطة الهجانة لقطع الصحراء التي تتوسط ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين، وخلال القرن الثامن عشر والقرن التاسع عشر أصبحت الهجانة من سعاة البريد همزة الوصل في الخدمات الإمبراطورية الإنكليزية والهندية. وأصبح نظام البريد الشرقي عبر الصحراء القسم الوحيد من تلك المنطقة التي تعمل على توحيد الغرب والشرق. وفي هذه الفترة كان من المعروف تماماً وخصوصاً بالنسبة للأوروبيين على الأقل أن الخدمات البريدية الصحراوية لم تكن أقل مُتعة أو أهمية مما كانت عليه في الماضي.

قبل الفتح الإسلامي كانت إيران وما بين النهرين وسورية متصلة بعضها ببعض بواسطة خدمات سعاة البريد بقصد الأغراض السياسية للدول. فقد دشن الإيرانيون القدماء والسلوقيون فضلاً عن الرومان تلك الخدمات البريدية بقصد تحسين الخدمات المدنية والعسكرية. وبعدهم حسن الساسانيون الإيرانيون والبيزنطيون هذه الخدمات البريدية التي ورثوها وزادوا عدد الطرق المستعملة على هذا الصعيد، ولكن لم تعمل أي واحدة من هذه الإمبراطوريات القديمة على تخصيص طريق محدد ومعين لأنظمة البريد الشاملة لديهم. ففي العهود الماضية وكما قدمنا لم يكن هناك أية طريق تجارية تعبر بادية الشام فقد كانت جميع الطرق الرئيسية في الشرق الأدنى والأوسط تتجمع في بلاد الأناضول، وكانت جميع الطرق التجارية والبريدية التي تصل سورية بمنطقة ما بين النهرين تعبر الفرات فوق الحدود الشمالية للصحراء الصغرى، وأما الحال تحت حكم الرومان والبيزنطيين عندما كانت الصحراء تتوسط ما بينهم وبين منافسيهم من إمبراطورية البارثيين والساسانيين فلم تسمح

الظـروف لتغطيـة تلـك المنطقـة بالخـدمات البريديـة. وكانـت تـدمر تتخـذ موقـف الحيـاد أولاً فتاجرت عـبر الـصحراء الـصغرى، وكانـت هنـاك عـدة طـرق عكـسية تمـر في تـدمر. ولقـد كانت هناك مجالات للاتصال الدائم ما بـين تـدمر ومـستعمراتها التجاريـة علـى الفـرات ومـا بين النهرين. فقد كانت الفيالق الرومانية تتصل بحامياتها على الحدود بواسطة هذه الطرق. ولكننا لا نستطيع أن نطلق اسم سعاة البريد علـى التجـار ولا علـى الجنـود رغـم أنهـم كـانوا يحملون الرسـائل في أثناء رحلاتهم في الـصحراء، ولكـن كـلا الرومـان والبيـزنطيين أنـشأوا بعض الخدمات البريديـة خـلال حكمهـم، ولم تنـشأ الخـدمات الحقيقيـة المنظمـة إلا بعـد أن أصبح هنـاك سـلطة واحـدة تحكـم جميـع المنطقـة الـسورية ومـا بـين النهـرين، وذلـك في زمـن الحكم الإسـلامي إذ عندما توفر السبب الحقيقـي لـربط الأجـزاء الـشرقية بـالأجزاء الغربيـة من الصحراء بخدمات رسمية منظمة للبريد، فلقـد نـشأ البريـد بـشكل منـتظم في الـصحراء عندما بدأ الخلفاء المسلمون في تنظيم إمبراطوريتهم الإسـلامية.

وفي أثناء حكـم الأمويين استعملت نفس الأسـاليب البيزنطية في نقل البريد، وقد اقتبس الاسـم مـن اللاتينيـة أيـضاً. فالكلمـة اللاتينيـة فيريـدوس "**Veredus**" أطلقـت علـى الحيـوان الـذي يحمـل البريـد أو الحـصان، وبعـد ذلـك أطلقـت علـى راكـب الحـصان، وبعـد ذلـك علـى المنظمة نفسها فأصبحت تـدعى البريـد. ويتفـق معظـم الكتـاب العـرب أن كلمـة "**Veredus**" اللاتينية هـي الجذر الذي نشأت منه كلمة البريد العربية، ومن جهة أخرى فقد ورث الخلفاء العباسـيون واسـتعملوا أسـاليب البريـد الـساسانية الإيرانيـة، إذ أن هنـاك كلمـة إيرانيـة هـي أصل كلمة البريد العربية أيضاً فهناك كلمـة بريـد يـدم وهـي تطلـق علـى البغـال المقـصوصة الـذنب الـتي كانـت تـستخدم في الفـترة الإيرانيـة لنقـل المراسـلات الحكوميـة. ويظهـر أن الخلفـاء الأمـويين قـد أعـادوا اسـتعمال الخـدمات البريديـة البيزنطيـة، بينمـا قلـد الخلفـاء العباسيون المؤسسة الإيرانية لنقل البريد في المنطقـة الواقعـة في شـرقي الـصحراء. وبعـد بدايـة القرن التاسع عشر توحد النظامـان بـشكل نظـام واحـد إمبراطـوري. ويعـزو المؤرخـون العـرب لهارون الرشـيد أو بـالحري لـوزيره يحيـى البرمكـي الـشهير الفـضل في إعـادة تنظـيم البريـد، وهكذا نشأت وظيفة مـدير البريـد العـام ويـدعى صـاحب البريـد، الـذي كـان مـسؤولاً أمـام الخليفة عن تنظيم البريد بشكل فعال في جميع ولايات الخلافة الإسلامية. وقد كانت هـذه المنظمة الواسـعة المسؤولية تتطلب تنظيماً دقيقـاً مـع ضـغط الحـسابات. وأُلفت قـوائم رسميـة بأسمـاء المحطـات والمـوظفين المـسؤولين عنهـا، وهكـذا نـشأت مـن هـذه الأشـياء مؤلفـات جغرافيـة عظيمـة القيمـة والفائـدة. وقـد وصـلت إلينـا معلومـات ممتعـة حـول النظـام البريـدي،

كما كان موجوداً في سورية وما بين النهرين من قبل أربعة كتب تعود إلى القرن التاسع واثنان منها وافيان بالغرض وقد كتبهما ابن خردويه وقضامة، وفي القرن العاشر ظهر المقدسي الذي قام برحلات واسعة خلال العالم الإسلامي وزاد على هذه المعلومات الماضية.

ومن نافلة القول أن نذكر أن شبكة المحطات البريدية التي تأسست مع ملحقاتها من خيول البريد المستعملة كبديل للخيول المرهقة، كانت سائدة في الأقاليم الآهلة بالسكان إلا أنها لم تكد تنتشر في المناطق الصحراوية وطرقها المختلفة. وبدلاً من ذلك كان هناك بعض سعاة البريد من الهجانة الذين كانوا يسافرون بأفضل الهُجُن. وكان هؤلاء الرجال يقطعون مسافات واسعة لا تصدق أثناء مسيرتهم في اليوم الواحد. ولا يستريحون إلا عند وصولهم إلى الواحات الكبيرة. وكانت الأنظمة الصارمة التي استخدمها صاحب البريد لضبط الموظفين التابعين له تنطبق على سعاة البريد أيضاً. فقد حفظت إضبارة تحمل أسماءهم وأماكن عملهم ونفقاتهم وعدد المحطات التي يمرون بها والمسافات التي يقطعونها وذلك بدقة تامة، مع أنه من الواضح أنه لم يكن من الممكن محاسبتهم على انتظام الدوام كإخوانهم الذين كانوا يعملون في الأقاليم المستقرة (وليس الصحراء) على ظهور الهجن في الطرق المعتادة.

وكان النظام الرائع للطرق السالكة الرسمية التي تتفرع من بغداد تشتمل على طريقين رئيسيتين للاتصال مع سورية، وقد كانت إحداهما تسلك الضفة اليمنى من نهر الفرات إلى الشمال الغربي من الرقة التي أصبحت من النقاط الرئيسية للطرق السورية الصحراوية. ولكن طريق البريد الرئيسية كانت تصل إلى الرقة بواسطة طريق الموصل المتعرجة التي تتفرع إلى الجنوب الغربي من تلك المدينة، ومن ثم إلى الفرات عند قرية الجركسية، وهناك كانت تعبر النهر وتتوجه إلى الشمال الغربي بعد الاتصال بالطريق الرئيسية الأخرى. وفي الرقة الواقعة على الضفة اليسرى من نهر الفرات وعلى بُعد حوالي ١٥٠ ميلاً شمال شرق تدمر، توجد عدة أصناف من الطرق يختارها المسافر. إذ هناك مقابل الرقة وعلى طول الضفة اليمنى من النهر توجد طريق تتجه مباشرة غرباً إلى حلب، وأيضاً ثلاث طرق تتجه جنوباً وغرباً وكلها تمر من خلال البلدة البيزنطية المدعوة الرصافة. ويستطيع ساعي البريد السفر مباشرة من الرصافة إلى حمص أو إلى دمشق أو بواسطة الطريق الرومانية القديمة "**Strata Diocltiang**" إلى دمشق أو إلى بصرى أسكي الشام عن طريق الطيبة وسخنة وتدمر.

وفيما بين القرن الحادي عشر والثالث عشر أدت الحروب والثورات التي حدثت في مختلف أجزاء الخلافة العباسية إلى انحطاط تدريجي في فاعلية ونشاط البريد. فقد أصبح صاحب البريد نفسه مسؤولاً عن تراجع وتقهقر مصلحة البريد هذه. فقد اكتسب ذلك الموظف سلطة عظمى كان يحسده عليها بقية رؤساء المصالح والدوائر في الدولة، وأصبح الخليفة يشك فيه أيضاً. إذ أنه قد اتخذ لنفسه وبالتدريج وظيفة المشرف على ولاة الأقاليم، وقد أعطته هذه الصفة فرصة إمكانية التجسس على ولاة الأقاليم (بالنيابة عن الخليفة)، بنفس الوقت استطاع والحالة هذه الاشتراك في المؤامرات والثورات ضد الخليفة نفسه. وهكذا فقد كانت أي مؤسسة مثل البريد بحاجة إلى دعم أكيد من الخليفة وتعاون تام من قِبل ولاة الأقاليم، وبعد القرن الحادي عشر توقف هؤلاء الولاة عن الدعم والتعاون، ولم يدعم هذه المؤسسة بشكل فعلي سوى الخلفاء (الزنكيين)، وفوق ذلك وبالإضافة إلى ضعف مؤسسة البريد فإن طرق البريد أصبحت غير مأمونة ومن وقت لآخر توقفت نشاطات تلك الخدمات البرية تماماً. وبعد حصار بغداد وسقوطها عام ١٢٥٨ أهمل النظام البريدي بكامله.

ولكن وبعد ثلاثة سنوات من التجاء آخر خليفة عباسي إلى مصر أعيد فتح مصلحة البريد من جديد. وفي عام ١٢٦١ أعاد السلطان المملوكي العظيم الظاهر بيبرس الأول فتح مصلحة البريد وكان أحد الأسباب التي دعته إلى هذا العمل رغبته في إعادة توحيد القوى الإسلامية في الشرق وربط جميع الولايات بشكل وثيق مع القاهرة تحت إشرافه الشخصي. ولقد قدم لنا ثلاثة ممَّن استلموا وظيفة قاضي القضاة وهم العمري في القرن الرابع عشر والقلقشندي والمفريزي في القرن الخامس عشر وصفاً كاملاً للبريد وتطوراته تحت حكم السلاطين المماليك، وكان تنظيم خدمات البريد كما ذكر هؤلاء المؤرخون كما يلي: كان مدير البريد العام الذي كان يُعرف بأمير البريد أو صاحب ديوان الإنشاء تحت الإشراف المباشر لكاتم السر لقاضي القضاة. وكان نواب مدراء البريد في الأقاليم الست وهي إقليم دمشق وحلب وحماة وطرابلسي وصفد وطبريا والكرك يستلمون الأوامر من الوالي أو النائب لكلٍ من هذه الأقاليم. وكان النواب مسؤولين عن إطلاع السلطان على جميع الحوادث اليومية الجارية، ولهذا كانوا يرسلون ساعياً للبريد أو من يدعى (البريدي) إلى القاهرة مرتين في الأسبوع، ومعه أحدث الأخبار من الأقاليم الستة. وفي اللحظة التي يصل فيها البريدي إلى القاهرة كانوا يأخذونه رأساً ودون تأخير إلى الحضرة السلطانية وبعد أن يُقبل الأرض في حضرة السلطان يُسلمه الرسالة وهذا كان بدوره يكسر الختم بنفسه، وبعدها كانت الرسالة تُسلم إلى أمين سر الدولة وهو كاتم السر المذكور أعلاه

وكان واجبه قراءة الرسالة بصوتٍ عالٍ أمام السلطان. وإذا صدف ووجد أحد الأفراد بين الحضور فكان يُنتظر منه أن يبتعد قليلاً أثناء قراءة الرسالة للسلطان. وقبل أن يسفر البريدي في رحلته إلى الأقاليم كان يعطى لوحة فضية حجمها يبلغ حجم راحة اليد، وأحد وجهيها يحمل اسم السلطان الحاكم والآخر محفور عليه آية قرآنية. وكانت هذه اللوحة تعلق في رقبة ساعي البريد داخل عباءته، وكان يضع شارة من الحرير الأصفر على ظهره خارج ملابسه، وكان المقصود من هذه الشارة أن يُعرف الرجل بأنه ساعي البريد الرسمي لدى الدولة، وعن طريق إظهار اللوحة كان باستطاعته الحصول على إمداد جديد من الخيول في المحطات البريدية. وكانت اللوحة الفضية تعاد إلى مركز قاضي القضاة بعد إتمام كل رحلة.

وكان يسمح لساعي البريد أن يمكث أربعة أيام راكباً ما بين القاهرة ودمشق وخمسة إلى حلب، ولكن كانت الرحلة تستغرق وقتاً أقل من ذلك. وكانت الخانات تبنى في محطات البريد على الطريق العام ما بين القاهرة وحلب، ولكن لم يكن من الضروري أن تكون المسافة متساوية ما بين الخان الواحد والآخر، وقد كانت المسافة ما بين الخانات تتوقف على وجود المياه وكان من الضروري وجود خان في كل بلدة هامة. وفي هذه المحطات كان ساعي البريد يحصل على الماء والطعام والكلأ لدابته أو أي من التجهيزات الضرورية فضلاً عن دابة جديدة. وحيث كان يجد حصاناً مسرجاً في كل محطة. وفي زمن المماليك كانت طريق البريد الرسمية تمتد من دمشق إلى مشهد الرحبة وامتداد تلك الطريق الصحراوية تحت إشراف نائب دمشق الذي كانت سلطته شاملة جميع الأقاليم السورية الستة، وبعد الرحبة كانت الخدمات البريدية تمتد إلى الموصل ولكن هذه لم تكن تحت إشراف وحكم نيابة دمشق، وقد استعملت الطريق المباشرة للبريد إلى بغداد عن طريق الضمير وحيت في بعض المناسبات.

لقد ذكر أكثر من واحد من دارسي العهد الإسلامي أن البريد كان واحداً من أهم المصالح الحكومية في دولة الإسلام، وهكذا فإن بناء الخانات الكثيرة العدد وحفر الآبار على طول طرق البريد والأمان الذي كان سائداً على الطرق، كل هذه قد أعطت دفعاً جديداً لاستئناف السفر والرحلات. وكانت الطرق آمنة جداً بحيث تستطيع حتى المرأة أن تسافر وحدها راجلةً أو راكبةً. وفوق ذلك فقد تطورت أفضل أنواع مستخدمي الدولة عن طريق البريد. فقد كان كل رجل من سعاة البريد عربياً مختاراً من بين صفوف العساكر، وكان مستعداً للخدمة ليلاً ونهاراً في المراسلات السلطانية، وكان من الضروري أن يكون

ذكياً ذا حصافة ولباقة، وكان ساعي البريد يكلف أحياناً بأداء مهمات ملكية دقيقة وكان يُكلف أحياناً بجباية الضرائب الأميرية.

٢) النثر في الإمبراطورية العثمانية وبريد الحمام الزاجل

بعد غزو المغول لسورية في القرن الخامس عشر وبعد عهد تيمورلنك توقفت خدمات البريد تماماً. والحقيقة أنه وبعد عام ١٤٢٦ توقفت الخدمات البريدية في كل سورية ومصر عدا الأغراض المحلية الصرفة. ولم تستأنف هذه الخدمات حتى استقر النظام العثماني في جميع المناطق التي كانت تابعة للخلافة الإسلامية. ففي القرن الأول للحكم العثماني كان اهتمام الأتراك مُنصباً على إتمام تنظيماتهم وفتوحاتهم العسكرية أكثر من تطوير وتحسين المؤسسات السياسية، ولهذا لم نسمع بعودة نظام البريد في الشرق الأوسط إلا بعد منتصف القرن السادس عشر.

وعندما بدأت الرحلات الأوروبية الواسعة في الإمبراطورية العثمانية كان هناك نوعان من الخدمات البريدية في سورية وما بين النهرين. وكان أحدهما عبارة عن مجموعة من المراسلين تجوب في أنحاء المدن وتخدم في أقاليم البلاد. أما النوع الآخر فكان النوع الإمبراطوري الذي يصل القسطنطينية بالأقاليم، وكانت معظم المدن الكبيرة تمتلك نظاماً خاصاً بالبريد وقد استخدم هذا النظام للأغراض التجارية ولتسهيل أعمال التجار. ولنأخذ الوضع في حلب كمثل على هذا النظام. فقد كانت هيئة كبيرة العدد من السعاة تحت إشراف أحد الشيوخ. وكان يدعى شيخ السعاة. وكان المسؤول الوحيد عن أمانة وكفاءة كل من سعاته وكان هؤلاء السعاة مقسومين إلى فئتين: الفئة الأولى من السعاة المخصصين لخدمة المدن وكانوا يسافرون سيراً على الأقدام، ثم سعاة الصحراء الذين كانوا يختارون بدقة بحيث تعرف عنهم الشجاعة والذكاء وكانوا يقومون برحلاتهم على ظهور الجمال المتوفرة لديهم. وكان كل إنسان يرغب في إرسال الرسائل أو بعض الأشياء الثمينة (سواء بشكل نقود أو غير ذلك) دون انتظار مغادرة القافلة، كان هذا الشخص يجري ترتيبات شخصية خاصة مع شيخ منظمة المراسلات هذه. ولم تكن هناك تعرفة خاصة ثابتة لمثل هذه الخدمات، وذلك لأن تكاليف إرسال أي رسول إلى أي مكان من الأمكنة كانت تختلف اختلافاً كلياً، وكانت المبالغ المطلوبة تعتمد على أي فصل من فصول السنة جرى فيه تسليم تلك الرسائل والصعوبات المنتظرة أو الأخطار التي ربما تحيق بالرحلة، والوقت الذي يُتفق عليه لتسليم الرسائل. وطبقاً لذلك كانت كل حالة لها سعر خاص، وبعدها كان

الشيخ يختار رسولاً (يثق به تمام الثقة)، وبعد تسليمه الرسائل كان يشرف بنفسه على سفره. وكان عدد الرسل المخصصين للسفر ما بين بغداد وحلب محدوداً جداً نسبياً، نظراً لأنه لم تكن هناك من طلبات كثيرة لخدماتهم. ولكن السبب الحقيقي لندرتهم هو أنه كان من الصعب إيجاد رجال موثوقين من الذين يعتمد عليهم لإيصال الرسائل إلى تلك الأماكن البعيدة خصوصاً إذا كانت تحتوي على أشياء ثمينة. وحتى في القرن العشرين كان هؤلاء الرسل يعانون من قلة المياه وكان عليهم الاحتياط واليقظة خوفاً من الأعداء أو الغزاة من البدو. وفي عدة حالات كان الساعي يترك هجينه ويتجول في الريف لاستكشاف أفضل طريق عليه أن يسلكه. وربما أجبر على تغيير طريقه دون إهمال وعلى الانعطاف والتجول لاكتشاف بعض الواحات والينابيع حيث يجد الطعام أو الماء أو كليهما. طبعاً إن الساعي بصفته وحيداً يمتلك مزايا عديدة تفضله على القافلة المكتظة، فلم تكن لتعيقه حالات الوقوف المتكررة التي تحدث للقوافل حيث الحيوانات التي تتحرك ببطء، وكان حراً في سلوك أية طريق قصيرة يختارها بحيث كان الساعي يقطع الطريق ما بين حلب وبغداد خلال أسبوع من الزمن.

أما التتر وهم حاملو المراسلات والرسائل في الدولة العثمانية فكانوا عبارة عن هيئة مختلفة تماماً ومتميزة، فقد كانت الخزينة العثمانية مسؤولة عن الدفع لهم مباشرة، وكانوا يحملون المراسلات السياسية والإدارية خلال جميع أنحاء الإمبراطورية العثمانية. وفي أماكن الطرق الرئيسية كانوا يزودن بخيول جديدة في المحطات الرئيسية العديدة، وكانوا يستمرون في سيرهم ليلاً ونهاراً في حالة حملهم لرسائل مستعجلة وهامة. وكان عليهم إنجاز مهماتهم في حدود أوقات معينة، وكانوا يعاقبون إذا لم ينجزوا مهماتهم في الوقت المحدد، بينما كانوا يثابون وينالون مكافآت بالإضافة إلى أجورهم عندما يقومون برحلات سريعة فوق العادة. وكان من المنتظر أن يقطعوا المسافة ما بين بغداد والقسطنطينية (حوالي ١٤٠٠- ١٥٠٠ ميل) في مدة ١٢-١٣ يوماً. وقد قيل إن أحد التتار استطاع قطع المسافة في مدة ١١ يوماً. وقد ذكر الدكتور توماس هاويل وهو أحد موظفي شركة الهند الشرقية الذي سافر من الهند عن طريق بغداد شيئاً عن هذه الرحلات.

وكان هناك نوع من التبادل ما بين هاتين الطريقين من طرق إرسال الرسائل. فإذا وُجد هناك شخص لديه عمل مُلِح يقتضي السرعة الكلية فإن الحكومة تسمح له باستئجار أحد التتر من السعاة. وقد كان مثل هذا السماح ذا قيمة مزدوجة لأنه فضلاً عن السرعة الكلية الأكيدة عن استخدام التتري، فإن تلك الرسائل تتمتع بالحماية والتسهيلات الحكومية

التي ينالها التتري عندما يقوم بنقل الرسائل والأعمال ذات الصبغة الحكومية بناءً على أوامر الدولة. ومن حين لآخر كان الناس يشكون من أعمال التتر هؤلاء نظراً لأنهم كانوا يتأخرون في أعمالهم بسبب حراستهم للتجار أو نقل السلع التجارية بأنفسهم ولكن ذلك لم يكن ليحدث عندما كانوا يقومون بالخدمة الفعلية لنقل الرسائل الحكومية المستعجلة.

وكان هناك نوع مختلف تماماً من أنواع الأنظمة البريدية وكان هذا النوع يكمل نظام التتر وسعاة البريد في المناطق البلدية، وهو نقل الرسائل بواسطة الحمام الزاجل الذي كان معروفاً منذ الفترة الإسلامية. وقد أدرك العرب والترك فوائد هذا النوع واستفادوا من تلك الطيور أعظم فائدة ممكنة خصوصاً في الأماكن الصحراوية فضلاً عن الأماكن الجبلية. فقد كان الخليفة العباسي المهدي وهو ثالث الخلفاء العباسيين أول من نظم استخدام الحمام الزاجل في مصلحة البريد (في أواخر القرن الثامن الميلادي)، فقد كان الحمام الزاجل يربى في منطقة ما بين النهرين لاستعماله من قبل الدولة. وكانت بيضة هذا الطائر السريع الطيران تبلغ قيمتها حوالي عشرين ديناراً (عشرة جنيهات إسترلينية)، وقد أجاز الخليفة استيراد أفضل أنواع الحمام الزاجل الذي كانت أثمانها تتراوح ما بين ٧٠٠ و ١٠٠٠ دينار (٣٥٠- ٥٠٠ جنيه إسترليني)، ورغم وجودها بشكل معروف في منطقة ما بين النهرين فقد مضى بعض الوقت قبل أن صُدرت هذه الطيور إلى سورية أو مصر. وقد جلبت أول هذه الطيور إلى سورية من الحوفل في القرن الثاني عشر أي عام ١١٦٠ بالتحديد. ولهذا فقد أنشأ الخلفاء الفاطميون دائرة خاصة في دولتهم بقصد الإشراف على البريد بواسطة الحمام الزاجل، واستخدام مختلف أنواع سلالات هذا الحمام على هذا الصعيد. وقد كانت الرسائل المكتوبة بالشيفرة على ورق رقيق ناعم تُحمل من قِبَل هذا الحمام ما بين القاهرة والبصرة وما بين البصرة والقسطنطينية وكانت هذه الطيور تستخدم أيضاً في طريق البريد في الصحراء الصغرى ما بين دمشق وتدمر ومشهد الرحبة.

وفي أثناء العهد العثماني كان أول الرحالة الذين ذكروا الحمام الزاجل هما راولف وفان لنسشوتن "**Linschutin**". وقد أكد الأول أن هذا الحمام كان يستعمل ما بين بغداد والبصرة وما بين حلب والإسكندرية لأغراضٍ تجارية. وقد وصف الأخير كيف أن الحمام كان يحمل الأخبار ذات الأهمية البالغة من البصرة إلى بغداد وإلى حلب والقسطنطينية، وقد ادعى أيضاً أن حمام البريد العثماني كان يقطع مسافات شاسعة تقدر بألف ميل وذلك لوجود محطات للاستراحة مزودة بأبراج للحمام بمعدل محطة واحدة كل خمسين ميلاً. وقد ذكر أحد المعلمين المدعو توماس ديلام الذي كان يقطن حلب في عام ١٦٠٠ أنه بناءً على

ملاحظاته الخاصة، قد كان الحمام الزاجل (وكان يدعى الحمام الناقل في زمنه) يقطع المسافة ما بين حلب والإسكندرية في مدة أربع ساعات. وقد لاحظ تافيرنر فيما بعد أن نائبي القنصل الإنكليزي والفرنسي اللذين كان مركز عملها في الإسكندرية كانا يُخطران قنصليهما في حلب عن وصول سفن بلاديهما بإرسال حمامة أو حمامتين عبر الجبال، وهكذا يستلم القنصل هذا الخبر بعد وصول الباخرة بأربع أو خمس ساعات فقط بدلاً من يومين أو ثلاثة في البريد العادي.

وفي القرن التاسع عشر توقف استعمال الحمام الزاجل مع أن سلالات حمام البصرة والإسكندرون كانت شهيرة حتى في أوروبا، ويذكر النقيب كاليار (عام ١٨٣٧) أنه علم بان الحمام الزاجل في القرن الثامن عشر كان أكثر استعمالاً وشعبية من خدمات السعاة البريدية وعلى الأقل في منطقة ما بين النهرين، وقد ذكر أيضاً أنه ليس هناك من أحد في بغداد يعلم سبب نبذ الدولة العثمانية لاستعمال هذا الحمام وهجرانه، وقد كتب الأب المحترم هنري تونج من حلب في القرن السابع عشر أن التجار الأوروبيين قد أبطلوا استعمال الحمام الزاجل بشكل مشترك. ويعزو السبب لما يلي: حدث أن قتلت إحدى الحمامات في طريقها إلى حلب من الساحل. وقد وجد أحد التجار الرسالة التي كانت مربوطة في جناحها وعلم منها أن أسعار العفص قد ارتفعت بشكل خيالي في أوروبا. ولهذا استفاد هذا التاجر من تلك المعلومات فاشترى كل ما يستطيع شراءه من كميات العفص الموجودة في حلب وما جاورها وصدر هذه الكميات إلى أوروبا بأسعار خيالية سببت له الربح الوفير. وقد أدى هذا إلى شعور تحسسي من قِبَل التجار الفرنجة في سورية بحيث اتفقوا جميعهم على الاحتراس لعدم الوقوع في مثل هذه الأخطاء في المستقبل.

٣) مصلحة هجانة البريد البريطاني

عندما استؤنفت العلاقات التجارية ما بين الحكومة العثمانية والغرب على أسسٍ ثابتة، بدأ التجار الفرنجة بالتوارد إلى أقصى أجزاء الإمبراطورية العثمانية فقد وسعت المصانع والشركات نشاطها التجاري في سورية. وبدأ التجار المسيحيون ينافس بعضهم بعضاً للوصول إلى استغلال منطقة ما بين النهرين وغربي آسيا التي كانت صعبة المنال بالنسبة إليهم لمدة طويلة، وعندها توافد التجار البرتغاليين والبنادقة والفرنسيين والإنكليز رأساً إلى الجانب الشرقي من الصحراء وواجهتهم الحاجة لتأمين المواصلات مع قواعدهم القديمة في الجانب السوري من الصحراء، كما كانت الحال مع الأتراك المعاصرين ومن سبقهم من

المسلمين وجد التجار المسيحيون أنفسهم أمام مشكلة إيجاد طريق تصلهم بالصحراء التي كانت تفرق بعضهم بعضاً.

ولما كان الإنكليز الأمة الوحيدة بين هذه الأمم المسيحية الأربعة التي أوجدت طريقاً حقيقياً وسالكاً للخدمات البريدية، ولما كانوا هم وحدهم الذين أصروا على استعمال الطرق الصحراوية في القرن السابع عشر والثامن عشر، لذلك فلم تكن مشكلة سعاة البريد مشكلة حقيقية بالنسبة لهم. فقد استلمت شركة الهند الشرقية الإنكليزية زمام المبادرة عن طريق مصانعها المتمركزة في (سورات) قبل أكثر من قرن من استقرار تلك المصانع في البصرة. ومن الرسائل التي كتبها موظفو تلك الشركة، يعلم الإنسان أن أول محاولة قاموا بها لإرسال الرسل براً كانت عام ١٦١٥، وأنها حصلت على مساعدة على هذا الصعيد من قنصل شركة المشرق في حلب وذلك للتعاون على تقديم هؤلاء إلى إنكلترة. ولكن الحافز الحقيقي لتأسيس المواصلات البرية عبر حلب أي بعد سنتين من الزمن عندما عمل مصنع (سورات) على توسيع نشاطاته إلى إيران، وهكذا أصبح على تمام الوعي للحاجة الماسة لإرسال البضائع إلى إنكلترة بشكل مأمون وسهل للغاية. وقد سعى ادوارد كونوك ولم يدخر وسعاً في إقناع الموظفين المسؤولين في لندن للموافقة على هذه الوسيلة السريعة للمواصلات، وبعد ذلك كتب وهو في أصفهان أخيراً إلى قنصل حلب وهو السيد تشامجان "أن يسعى لعمل الترتيبات لخدمات المواصلات المنتظمة عبر بغداد وقد طلب من القنصل أن يرسل له اثنين من العرب، وأن يكون لهذين الرجلين عائلات وأطفال أو والدين يسكنون في حلب (وكان يعني أن تكون هذه العائلات رهائن لتأمين السلوك الجيد لهذين الرجلين) ثم أضاف بقوله أن مثل هؤلاء الرجال ينبغي أن يكونوا مثال الأمانة والجد والاجتهاد، وأن يعرفا الطريق من بغداد إليكم خلال الصحراء دون وجود أي دليل، وفوق ذلك فإن هذين الرجلين سوف يستلما مكافآت مُجزية جزاء خدماتهما إما سنوياً أو عند ابتداء كل رحلة، وذلك لأن أشغالنا وفُرصنا التجارية سوف تكون عظيمة وكثيرة تتطلب السرعة ولن نستنكف عن دفع النفقات الإضافية". وعندما أرسلت هذه الرسائل إلى حلب، طُلب من القنصل أن يقدمها إلى إنكلترة إما عن طريق القسطنطينية أو عن طريق سفينة هولندية أو إنكليزية أو مرسيلية (ذاهبة من الإسكندرون أو اللاذقية أو طرابلس أو حتى بيروت) أو أي طريق قصيرة تُثبت أنها أسلم وأفضل الطرق.

ولم يمضِ وقت طويل حتى أرسلت المراسلات عبر بادية الشام بشكل منتظم نوعاً ما، وظل الحال على هذا المنوال مدة عشرين عاماً، ولكن مع أن طريق بغداد- حلب كانت

مرغوبة لدى البنادقة والبرتغاليين إلا أن الإنكليز وموظفي شركة الهند الشرقية لم يرغبوا في استعمالها لأنهم اعتقدوا أن رزم البريد الإنكليزية كانت تفتش وتسرق من قبل العملاء البرتغاليين في بغداد. وهكذا وبعد عام ١٦٣٦ كانت المراسلات ترسل إلى حلب عن طريق البصرة كلما كان ذلك مُمكناً. وفضلاً عن ذلك وإلى أن تنظمت الخدمات عبر الصحراء في القرن التالي، كان الجميع يشكون من فترات التأخر في الوقت عبر الطريق إلى إنكلترة. فقد كانت رُزم الرسائل المرسلة من إيران أو الهند الشرقية تستغرق مدة طويلة من تسعة أشهر إلى أحد عشر شهراً أو أكثر من ذلك لتصل لندن وكان هذا التأخير ناتجاً عن تأخر سير القوارب والسفن التي كانت تنتظر الرياح المواتية للسير.

وكانت المساوئ الرئيسية التي تواجه استعمال الطرق الصحراوية في البريد الحالة غير المستقرة في تلك البلاد خصوصاً في نهاية القرن السابع عشر. فقد كانت الإمبراطورية العثمانية في حالة من الانحطاط السياسي والاقتصادي وكان من الواضح أن السلطان لم يكن قادراً على حفظ النظام ولا حماية الأجانب في الأراضي المحيطة ببادية الشام، وما زاد الطين بَلَّة أن كانت العلاقات متوترة ما بين السلطان وشاه إيران، وكان هناك إمكانية حدوث حلف ما بين إيران وانكلترة، مما يهدد المصالح التجارية التركية أو أمن البلدان الواقعة في أقصى الأملاك التركية. وقد انتشرت الإشاعات بصورة مُلحة بأن الإنكليز لا يستطيعون السفر بأمان خلال الإمبراطورية العثمانية. وقد حدث أن البريد الذاهب بطريق الصحراء كان يعود من حيث أتى عندما كانت تحدث بعض الحوادث والمآسي كموت وليم فنش **Finch** ورفاقه في بغداد عام ١٦١٣ ومصادرة أملاكه من قِبل الأتراك الطغاة. زد على ذلك أن البدو من العرب لم يكونوا على وفاق تام مع الأتراك، ومن الممكن أن يتخيل الإنسان تلك الأحوال السائدة في الأراضي العربية حيث من الممكن أن يحدث أي شيء أو أية حوادث مميتة مؤسفة بشكل مفاجآت. وكانت تحدث أخطاء مميتة أيضاً كالتي رواها تافينير، فقد أرسل رسول خاص بشكل مستعجل حاملاً رزمة من الرسائل إلى قنصل حلب، وقد ترافق مع اثنين من الرهبان الكابوشين وأحد المرشدين العرب. وقد صادفوا في مكانٍ ما بين الفرات وواحة الطيبة قافلة من تجار دمشق ظنوا خطأً أنهم من اللصوص ولذلك فقد هاجموا تلك القافلة بشكل طائش، وقد قتل أحد الرهبان تاجراً من التجار فقام بقية التجار بالانتقام وقتلوا جميع الرحالة الأربعة. أما رزمة الرسائل فلم تُصب بسوء ووصلت إلى القنصل الذي كانت موجهة له.

وعلى العموم فقد اعتبرت الصحراء المفتوحة آمنة وسالكة الطرق في أوائل القرن السابع عشر وأقل خطراً بكثير من المناطق الريفية الشمالية على الفرات. وقد استخدم

البنادقة والبرتغاليون والفرنسيون الطرق في الصحراء الصغرى حتى منتصف القرن، مع أنه لم يكن هناك من أمل بتأمين نظام ما بين الأمم الأوروبية ومناطق الشرق الأدنى والشرق الأوسط. تحسنت الأحوال في القرن الثامن عشر ولكن لم يُسجل ما بين عام ١٦٧٣ وعام ١٧٤٥ وجود أي رسل أو حاملي رسائل أوروبية قد عبروا الصحراء. وقبل منتصف القرن الثامن عشر عاد الإنكليز للتفكير في الطريق القصيرة إلى الهند وبدأ موظفو شركة الهند الشرقية عبور الطريق ما بين حلب والبصرة عام ١٧٥٠، وبدأت الرسائل التابعة للشركة تحمل ذهاباً وإياباً عبر الصحراء.

وبعد أن ثبت إمكانية استخدام وسهولة استخدام الطريق الصحراوية العظمى ظهر هناك ميل شديد لتنظيم الخدمات البريدية المنتظمة. ولقد أُعتُرِض على هذا الاقتراح أولاً نظراً لأن طريق البريد عبر قناة السويس كانت أسرع وأفضل. وفيما بين عامي ١٧٨٠ و ١٨٠٠ بدأ الجميع يشكون في أفضلية جميع الطرق البرية إلى الشرق، ووردت التقارير من عملاء الشركة إلى مدرائها ومن أشخاص آخرين مهتمين بتحسين طرق المواصلات مع الهند، وكانت القضية المعروضة كما يلي: فقد كان موظفو شركة الهند الشرقية يسافرون إلى الهند عبر ثلاث طرق مختلفة ولكن الطريق البحرية حول رأس الرجاء الصالح كانت طويلة جداً لا يمكن استخدامها لنقل البريد والرسائل. وهذا يعني أن واحدة من الطريقين الأُخرِيَيْن ينبغي استخدامها لغايات البريد. وكانت أسرع طريقة معروفة هي طريق قناة السويس ولكن لم تكن هذه الطريق موثوقة أو من الممكن الاعتماد عليها طيلة أشهر السنة. خصوصاً بالنسبة للذاهبين إلى الوطن (أي المسافرين من الشرق إلى الغرب) نظراً لوجود الرياح المعاكسة في البحر الأحمر. وقد استمرت شركة الهند الشرقية في استعمال قناة السويس مدة ست سنوات أو ما يقاربها لإرسال الرسائل إلى الهند، ولكن وبعد انسحاب وكيلهم من القاهرة عام ١٧٨٢ (لأسباب تجارية وسياسية) أصبحت طريق البصرة-حلب أكثر هذه الطرق الثلاث شعبية، وفيما بعد عام ١٧٩٨ عندما عينت الشركة لها ممثلاً دائماً في بغداد، أصبحت الشركة تستخدم الصحراء الصغرى من حلب إلى بغداد. (وكان الجزء الصحراوي للطريق البرية حوالي ٧٧٠ ميلاً طولاً) يستغرق وسطياً من ٢٥-٤٠ يوماً ما لم يتأخر الرسول عند مرافقته لإحدى القوافل التجارية. ولكن الوقت اللازم لإتمام الرحلة الكاملة من الهند إلى إنكلترا كان عبارة عن ثلاثة أشهر ونصف. وكثيراً ما كان يستغرق ستة أشهر أو أكثر.

مثلاً غادر السيدان ايروين وسميث من المؤسسات التجارية في مدراس بومباي إنكلترا في اليوم السادس والعشرين من تشرين الأول عام ١٧٨٠ ولم يصلا إلى بومباي حتى التاسع والعشرين من شهر أيار التالي، ولم يتأخرا على الطريق نظراً لأنهما كانا يحملان رسائل مستعجلة. وكانت الطريق المائية ما بين إنكلترا وسورية قليلة شاذة، وقبل بدء السير في القسم الصحراوي من الرحلة كانت هناك تأخيرات بسبب إضاعة الوقت في التحضير للرحلة والمساومات للحصول على عدد كافٍ من المرشدين والجمال والمؤن الكافية، بحيث كان الوقت اللازم لإتمام الرحلة البرية مساوياً تقريباً للوقت اللازم لإتمام الرحلة عن طريق رأس الرجاء الصالح[1].

هذا وقد اقترح العقيد جيمس كامب الذي عبر الصحراء العظمى عام ١٧٧٨ أن تستخدم الطرق الثلاث بالدور: مثلاً إذا استخدمنا طريق رأس الرجاء الصالح، السويس، البصرة نستطيع إرسال الرسائل من الهند وإليها في جميع الفصول. إذ أن أحسن الفصول لمغادرة إنكلترا عن طريق رأس الرجاء الصالح يبدأ في تشرين الأول وينتهي في نيسان، وأن الطريق إلى البصرة هو أفضل الطرق في بقية أشهر السنة.

إن مثل هذه الخطة تؤمن تتابع الرسائل والأخبار بشكل مستمر وكانت فكرته تتلخص في كون الشركة تستطيع استخدام البريد العادي من إنكلترا إلى فينا، وتستطيع استخدام الرسل من هناك إلى حلب والبصرة وهؤلاء يسيرون عن طريق القسطنطينية، ومع أن هذه الرحلة متعبة بالنسبة للمسافر العادي إلا أنها أسرع الطرق بالنسبة للخدمات البريدية، ومن جهة أخرى فقد نصح الرائد جون تايلور باتباع طريق واحدة وهي الطريق عبر الصحراء العظمى، ولقد استغرق ستة أشهر لإكمال الرحلة بحيث اعتبر طريق السويس أفضل طريق بالنسبة للخدمات البريدية. وبعد رجوعه من الهند قام بدراسة طويلة شاملة لكلا الطريقين السورية والمصرية مع إيراد إحصاءات مستفيضة لإثبات رأيه في أي وقت من أوقات السنة فقد خرج بالنتيجة التي تقول إن باستطاعته توفير ١٣ يوماً على الأقل عند سلوك طريق قناة السويس. وقد اعتقد أنه وفي أفضل الظروف (أي بوجود رياح مواتية في

(١) طبقاً لما ذكره الرائد تايلور كانت السرعة المسجلة لسفر السفن إلى الهند عبر رأس الرجاء الصالح حتى عام ١٧٩٩ كما يلي:

إلى البنغال: ٤ أشهر.

إلى مدراس: ٣ أشهر وعشرة أيام.

إلى بومباي: ٣ أشهر وعشرون يوماً و ٤أشهر و١٥ يوماً.

البحر الأحمر) من الممكن توفير أكثر من ٢٦ يوماً. وقد اقتنع الرائد تايلور أن تسليم البريد ما بين الهند وإنكلترا سوف يستغرق من ٥٢- ٦٦ يوماً عن طريق قناة السويس، بينما يستغرق من ٨٠-١٠٠ يوم بطريق حلب البصرة حتى ولو حسبنا بعض التوفير للزمن عند الإسراع عبر سورية. وعلينا أن نلاحظ أنه وفي أثناء حساباته للطريق البرية اعتمد الرائد تايلور على ١٦ يوماً قُضيت ما بين حلب والبصرة، وسبب هذا أنه لم يفكر باستخدام الأوروبيين في الطريق الصحراوية إما كسعاة للبريد أو كحراس للرسل العرب ما دام أن الصعوبات والمشقات المرافقة للسفر في الصحراء كانت أعظم من أن يتحملها أولئك الذين لم يعتادوا ركوب الهجن، ولنسمعه الآن وهو يقول: إنني ضد الرأي الذي ينصح باستخدام الأوروبيين لحمل الرسائل إما خارجاً إلى الوطن حيث ينبغي إرسال جملة من الرسائل إذ أنه من الأسلم إرسال ثلاثة رسل بواسطة سلوك عدة طرق على أن تثق بشخص أوروبي واحد. فإذا سقطت الرسائل المكتوبة بالشيفرة بيد أحدهم فلا يمكننا ضمان النتائج خصوصاً وأنه يصبح من الصعب أن تنجو أي رسالة منها من العطب.

وبعد ذلك أتى المركيز ويليزي الذي حاول إثبات خطأ الرائد تايلور في حساباته للنهاية الصغرى للزمن الذي تقطع فيه طريق البصرة وكانت هذه الرحلة تتم خلال الجزء الأول من القرن التاسع عشر فيما بين ٦٨ و ٨٥ يوماً من بومباي إلى لندن.

وبالقدر الذي عُدلت فيه هذه الاقتراحات ونُسقت· ووضعت موضع التنفيذ من قبل شركة الهند الشرقية، فإنها لو عُدلت ونُسقت في أيام السلم فإن حلها كان في الحقيقة مرتبطاً بالأمور الحربية ومتطلبات السياسات الإنكليزية الفرنسية. وأما الخطة التي أُتبعت أخيراً فهي الخطة التي أوصى بها المركيز ويلزلي الذي كان في عام ١٨٠٠ الحاكم العام في الهند، وقد أصر على الكتابة إلى مجلس مديري شركة الهند الشرقية بشكل طلب رسمي أنه ينبغي بشكل أو بآخر العمل على تسريع المواصلات ما بين الهند وإنكلترا. ونظراً لوجود تلك العداوات ما بين الإنكليز والفرنسيين رغب الحاكم البريطاني العام في الهند بضرورة الاتصال الدائم ليس ما بينه وبين إنكلترا فحسب ولكن مع السلطات الإنكليزية في مصر، وفي أثناء حروب نابليون كان من الطبيعي أن يعتبر طريق البصرة الطريق المأمونة العاقبة والوحيدة. ومع أن طريق السويس كانت أسرع إلا أن الطريق السورية كانت الطريق الأكثر استعمالاً في ذلك الوقت. وفي عام ١٨٠٠ كتب المركيز ويلزلي حاكم الهند العام إلى مديري مجلس إدارة شركة الهند الشرقية ما يلي:

إنني على تمام الثقة أنكم سوف تنشئون حركة اتصالات شهرية برية من لندن وكذلك اتصالات بحرية شهرية لنقل الأخبار. إذ أن هذا من الأعمال ذات الأهمية البالغة. ففي السنة الحالية مضى عليَّ حوالي سبعة أشهر ولم أستلم سطراً واحداً من الأخبار من إنكلترا، وهكذا بدأت أُعاني من كرب واكتئاب لا يوصف وذلك لأن الاتصال السريع الموثوق والمنتظم لإيصال الأخبار من أوروبا هو من اضر الضرورات لمتابعة الحركة التجارية وأعمال الحكومة في هذه الإمبراطورية.

وقبل الخوض في تفاصيل خطة لإنشاء بريد رسمي على الهُجُن حصل المركيز ويلزلي على تقارير إضافية ممكنة حول موضوع الطرق الصحراوية ما بين الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط. ومن الممكن تلخيص هذه التقارير بما يلي: كتب السيد صامويل مانستي من البصرة أن الخدمات الصحراوية من البصرة إلى حلب قد ثبتت فوائدها فقد كان رسله نشيطين وحذرين وتواقين لإرضائه بحيث أن القنصل جون باركر في حلب الذي كان يستخدم طريقة إرسال التتر في الطريق إلى القسطنطينية حاملين البريد قد قام بالتعاون معه بكل حماس، وأن مختلف شيوخ القبائل الذين كان رجالهم يطوفون فوق الطرق الصحراوية الكبرى قد وعدوا بتأمين رحلات رسله وقدموا التطمينات المتكررة لصداقتهم، وقد أضاف بأنه كان حريصاً دوماً على عدم إرسال أية رُزم عبر الصحراء من التي يظهر أنها تحتوي على بعض الأشياء الثمينة لئلا تثير في العرب غريزة الطمع والجشع، وقد ظلت طريق البصرة حلب لمدة ١٥ عاماً (من ١٧٨٤ إلى ١٧٧٩) مستعملة بشكل ناجح مستمر من قبل موظفي شركة الهند الشرقية لنقل مراسلاتها. وقلنا بطريقة ناجحة لا يشمل فترة قصيرة عام ١٧٩٩ عندما حدثت بعض حوادث التخريب وحتى النهب للرسل من قبل البدو الرحل.

هذا وقد أنهى السيد مانستي تقريره بقوله إنه يعتقد جازماً أن وباء النهب والسرقة في الصحراء إنما هو أمر مؤقت، وذلك لأنه قد اتصل بشيوخ القبائل المعتدية الذين قد أغلظوا المواثيق المرضية بعدم تكرار مثل هذه الاعتداءات في المستقبل. ومن جهة أخرى فقد أوصى القائم بأعمال الشركة الجديد وهو السيد هارفورد جونز باستخدام الطريق العام ما بين بغداد والقسطنطينية نظراً لأن هذه الطريق أسرع وأكثر أماناً من غيرها. فكونها أسرع ناتج عن أن الرسل من البصرة استغرقوا ستة أيام للوصول إلى بغداد، ومن ثم (وبعد تأخر يوم واحد) كان من الممكن الوصول إلى القسطنطينية في مدة عشرين يوماً أو اقل من ذلك، فيصبح مجموع الأيام ٢٧ يوماً، ومن الممكن أن تقصر هذه المدة عدة أيام ما بين شهري كانون الثاني وحزيران. ومع أن الرسل الذاهبين من البصرة عن طريق حلب كانوا

يستغرقون ٢٧ يوماً فقط في الصيف، إلا أنه لم يكن من المؤكد كم يوماً سيتأخرون في فصل الشتاء عندما يحول المطر والثلج دون استمرار الرحلة ويزيد في صعوبتها، فإذا كان من الضرورة بمكان استخدام طريق بغداد القسطنطينية بشكل منتظم، فقد كان من رأي السيد جونز ضرورة الحصول على فرمان سلطاني من الباب العالي يخول المقيم البريطاني في بغداد استخدام أربعة من التتر لإنجاز الأعمال ولإيصال المراسلات الإنكليزية الهندية الضرورية. وقد كان على الشركة أن تدفع لكل فرد من أفراد التتر راتباً شهرياً قدره عشر ليرات تركية (٩ جنيه إسترليني) مع إضافة مكافآت خاصة للأعمال غير العادية، وهكذا فقد حسب السيد جونز أن الشركة سوف تتكلف دفع ١٥ جنيهاً إسترلينياً لإرسال رزمة من الرسائل من البصرة إلى القسطنطينية عن طريق بغداد. وقد ذكر أن هذا المبلغ أقل من التكاليف المعتادة لإرسال الرسائل عن طريق حلب. هذا وإن ضمان وصول الرسائل بطريق بغداد مضمون نظراً لأنه إذا صدف وفُقد أحد التتر فإن المراسلات التي يحملها لا تُفقد أبداً ويمكن تقصي أخبارها وإيجادها عن طريق بعض الترتيبات الخاصة مع باشوات بغداد والموصل وديار بكر وسيواس.

وبعد وصول تقرير المركيز ويلزلي المذكور أعلاه إلى شركة الهند الشرقية قررت الشركة إنشاء خدمات مزدوجة للبريد القنصلي من البصرة إلى القسطنطينية عن طريق كلا بغداد وحلب. وقد اتخذت الترتيبات لإرسال بريد شهري من البصرة مع نسخة طبق الأصل لتلك المراسلات، وكانت إحدى هذه النسخ ترسل إلى القسطنطينية عن طريق حلب والأخرى عن طريق بغداد والنسخة الأصلية كانت ترسل بالتناوب ما بين هذين الطريقين. وكانت تلحق بالرسائل ملاحظة خاصة تذكر فيما إذا كانت المراسلات سوف ترسل عن طريق الرسل المكلفين بالسير في غاية السرعة. وكانت تحفظ ملاحظات دقيقة في البصرة وبغداد والقسطنطينية عن التواريخ التي وصلت فيها تلك المراسلات وتواريخ إرسالها ثم تواريخ وصولها نهائياً إلى تلك المدينة وذلك لمعرفة أي من هاتين الطريقين أفضل.

لقد ثبت أن هذه الخدمات البرية أصبحت مرضية طبقاً لرغبة المركيز ويلزلي ولكن وبعد بضع سنوات أصبحت طريق البصرة حلب هي المفضلة عن الطريق الأخرى من بغداد. وظلت هي المفضلة إلى أن افتتحت الطريق البحرية من السويس عبر البحر الأحمر عام ١٨٣٣، وسرعان ما أصبح البريد نصف شهري بدلاً من البريد الشهري في الخليج العربي، وكانت المراسلات تحمل على قوارب صغيرة ولكنهم قطعوا المسافة ما بين بومباي والبصرة في مدة تتراوح ما بين عشرة إلى خمسة عشر يوماً حتى مع وجود الرياح الموسمية المخيفة على الطريق،

وهكذا أصبح تسليم البريد ما بين بومباي ولندن يتم خلال ٦٨ـ ٨٦ يوماً وقد اتصفت هذه الخدمات بالكفاءة العالية. وبعد إعادة افتتاح طريق السويس خف الاهتمام بالطريق البرية التي عُلقت وأوقفت بعد عام ١٨٣٣، إلى أن أتى العقيد تشيسني وحث على إعادة العمل في المراكز الصحراوية. وهذا هو العقيد تشيسني الذي أتى على رأس حملة الفرات الشهيرة التي حاولت إنشاء مواصلات نهرية ما بين سورية والخليج العربي والذي اهتم اهتماماً بالغاً بالخدمات الإضافية. ولكن ومع أن حملة الفرات كُتب عليها الفشل بالنسبة لأهدافها إلا أن المركز الصحراوي قد عاد إلى الوجود عام ١٨٧٣ بعد إحداث بعض التعديلات في خدماته. فالطريق العربية (كما كانت تدعى) استعملت لإرسال نسخ المراسلات أما الطريق نفسها فقد تغيرت. وقبل منتصف القرن التاسع عشر أصبحت هناك مواصلات ما بين البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي بواسطة بريد الهجانة الذي كان يقطع بشكل خط مستقيم تقريباً عبر الصحراء من دمشق إلى (حيت) أو إلى الرمادي ثم كان يتقدم من هناك عبر بغداد. وهذه هي الطريق المباشرة الصحراوية أيام الرومان والفتوحات الإسلامية التي لا يزال العرب يطلقون عليها اسم درب الساعي (أي درب ساعي البريد)، وهذه الطريق مناسبة للرحالة المسرعين نظراً لوفرة الماء على الطريق، وهناك مجموعة وحيدة من الينابيع تعتبر المصدر الوحيد للمياه ما بين الضمير والمحور وتقع في منطقة تدعى بير ميكوسا، وهي المكان الوحيد الذي تتواجد فيه المياه في منطقة يبلغ طولها ٢٨٠ ميلاً حيث يستطيع ساعي البريد أن يجد المياه في أفضل فصل من فصول السنة. وهذه الحقيقة تعطي الأشخاص الذين يستخدمون هذه الطريق حصانة ضد تدخل البدو وخصوصاً البدو الذين يرحلون شمالاً أو جنوباً مصطحبين عائلاتهم بحثاً عن الماء والكلأ لمواشيهم وقد تسرعت تلك الخدمات باستعمال الزوارق البخارية على نهر دجلة بعد عام ١٨٣٧. وقد استخدمت شركة الهند الشرقية إحدى هذه الزوارق البخارية لنقل البريد ما بين بغداد والبصرة والمحمرة على القسم الأسفل من دجلة، وإلى الغرب من القسم الصحراوي كان البريد إلى أوروبا يحمل بواسطة الخيالة إلى بيروت حيث يرسل بواسطة السفن إلى بريطانيا.

وبالإضافة إلى التغيرات في طريق الهجانة البريدية حصلت تغيرات داخلية في تلك الخدمات فقد فرضت أجور بريدية بأسعار ثابتة على الرسائل المرسلة بهذه الطريقة وقد أسهمت حكومة الهند بإعانة مالية قدرها ٢٠٠ روبية (حوالي عشرين جنيهاً إسترلينياً) لتغطية نفقات المراسلات الصغيرة.

أما الرسائل الأصلية للبريد الإمبراطوري فقد كانت ترسل شهرياً عن طريق السويس. ولقد أصبحت هذه الطريق التي أصبحت طريقاً رسمية عام ١٨٣٧ الطريق المفضلة خصوصاً وأن طريق البحر الأحمر كانت كافية للتغلب على الصعوبات الرئيسية في هذه الخدمات. وحتى قبل افتتاح قنال السويس أصبحت الرحلة من بريطانيا إلى الهند عن طريق السويس أقصر بمقدار ٢٨ يوماً من الرحلة الصحراوية. وكانت هناك إحدى المحسنات الأخرى لهذه الطريق وهي أنها كانت موافقة لكلا الرحالة والبريد. ولكن هذا لا ينطبق على الطريق العربية وكذلك بالنسبة للطريق الجديدة التي تتطلب مشقة عظيمة أثناء الركوب، وفي نهاية القرن التاسع عشر مثلاً أصبح سعاة البريد لا يستغرقون أكثر من ستة أيام فقط للسفر ما بين بغداد ودمشق مع أنه لا مناص لنا من الاعتراف أن معدل الوقت اللازم لقطع المسافة الصحراوية كان ثمانية إلى تسعة أيام.

وقبل الاستمرار في البحث ينبغي علينا ذكر نقطتين ممتعتين وهما أولاً أن الخدمات السورية الصحراوية لم تندمج مع النظام البريدي الهندي رغم المنحة المالية التي قدمتها حكومة الهند. ثانياً أنه وفيما بين عام ١٨٤٤ وعام ١٨٦٣ لم يكن هناك مواصلات مباشرة ما بين الهند والخليج العربي وكذلك لم يقم التجار الإنكليز بممارسة الأعمال التجارية في الخليج وكانت نتيجة هذه الأوضاع أن أصبح البريد من البصرة وبغداد يتحرك رجوعاً عبر الصحراء إلى دمشق ومن ثم إلى البحر الأحمر فالهند.

وبعد عام ١٨٦٢ بدأت حكومة الهند بالاهتمام بالخليج العربي فقد دُشن خط بريدي بحري أصبح بعد اثني عشر عاماً أسبوعياً في نشاطاته. ثم تطورت وتحسنت شركة دجلة للنقل البخاري واتسع نظام البريد الهندي ليشمل البلدان المجاورة للخليج الفارسي وأُنشئت مراكز للبريد في البصرة وبغداد، ولكن رغم السرعة المتزايدة والفاعلية العالية في خدمات البريد الصحراوية فقد خسرت حكومة الهند بعض الأموال في تسيير هذا الخط فقد كلفهم دفع حوالي ٤٨٩ روبية (حوالي ٤٩ جنيهاً إسترلينياً) شهرياً لتزويد الخدمات عن طريق بغداد ودمشق وهكذا اضطرت حكومة الهند لسحب إعانتها المالية عام ١٨٧١. ومن الممكن تصور النتيجة خصوصاً وأن الإمبراطورية العثمانية كانت تساعد في الإبقاء على نشاطات المركز البريدي المنافس خلال الصحراء أثناء القرن الثامن عشر (بالإضافة إلى البريد الذي يقوم بنقله التتر من بغداد إلى القسطنطينية عن طريق الموصل وديار بكر ولهذا قامت الحكومة التركية ببذل عدة محاولات لطرد وإيقاف حركة مكاتب البريد الهندية في العراق التركي. والشيء الوحيد الذي ساعد على استمرار نشاط الهجانة البريطانيين

كان الثقة التي اكتسبوها وذلك من ملاحظة بعض ما كتبه البارون ثيلمان حول هذا الموضوع وفي أثناء عام ١٨٨٦ أقفل مركز الخدمات البريدية الصحراوية البريطانية رسمياً بعد عمل دام حوالي قرن من الزمان.

وبعد عام ١٨٨٦ أصبحت خدمات البريد الهجانة منحصرة في الأتراك فقط. وفي عام ١٨٨٩ أعاد السلطان الخدمات المباشرة ما بين بغداد ودمشق التي كانت قد عُلقت قبل سنتين واستؤنف عمل البريد الصحراوي أسبوعياً حتى نشوب الحرب العالمية الأولى. وبعد سبعة عشر عاماً أصبحت حلب المحطة السورية بدلاً من دمشق نظراً لأن الطريق من هناك كانت أسلم عاقبةً ونظراً لأنها كانت أكثر ملاءمة لإيصال البريد إلى القسطنطينية من دمشق الواقعة إلى الجنوب. ومع ذلك فقد استمر سعاة البريد التتر في عملهم فقد كانوا يستخدمون الطريق الأقصر من وقت لآخر. وفي بعض الأحيان عندما كانت تزيد الخدمات إلى الضعف أصبحت طريق دمشق وحلب تستعملان معاً. ولكن طريق دمشق وحيث امتلأت باللصوص بحيث أصبحت تدعى طريق الموت. وقد حدث مرتين في عام ١٩٠٩ أن نهب البدو (الذي يقال إنهم من الديلم) البريد وقتلوا ساعي البريد أيضاً. وكان بريد بغداد يتركها مرتين في الأسبوع قاصداً العاصمة التركية. وفي أيام الاثنين كانوا يذهبون سالكين طريق بريد التتر الشمالية عن طريق الموصل وفي أيام الخميس عن طريق الصحراء الصغرى قاصدين إما دمشق أو حلب، وكان سعاة البريد يمتطون أفخر وأفضل الهُجن وكانوا نادراً ما يحملون النقود أو الأشياء الثمينة في أكياس بريدهم. وكانوا يهتمون دوماً بحمل التبغ معهم مع أحدث الأخبار وهذان كانا أعظم هدية تقدم للبدو الجاثمين على الطريق. وعلى العموم كان سعاة البريد يسافرون لوحدهم ولكن كانوا يعملون أحياناً كمرشدين، فقد حدث هذا مرة عام ١٩١١ عندما احتاجت القافلة المشتركة ما بين قافلة جيرترود بيل وشيخ القبيعة لمثل هذه المعونة. فقد استأجر الشيخ ساعي البريد الصحراوي (بل لِنَقُل إنه رشاه وهذه هي الكلمة الصحيحة والدقيقة) وكان ساعي البريد هذا على وشك الانطلاق إلى بغداد ليرشد قافلتهم من الضمير إلى الفرات وقد كان عمل الساعي هذا سبباً في تأخيره مع أنه لم يسبب انحرافه عن طريقه المعتاد.

وسرعان ما أوقفت وعُلقت جميع الخدمات عبر الصحراء بعد دخول الدولة العثمانية للحرب العظمى الأولى، وهنا تنتهي قصتنا حول بريد الهجانة وأما بقية القصة فتنتمي إلى العصر الميكانيكي وتأثيرات تلك التغيرات الثورية على طريق النقل في الصحراء، وهذه سوف نصفها بالتفصيل في الفصل القادم، إذ أن تدشين النقل الآلي وفتح طريق جديدة

للسيارات وتطور المنظمات البريدية عبر الصحراء أي كلا الخدمات الجوية والآلية، كل هذه التغيرات والتطورات الدرامية إنما أتت بعد اختفاء بريد الهجانة مباشرة فالسعاة الذين كانوا يحملون الأكياس الخفيفة من البريد قد حل محلهم سعاة ميكانيكيون ذوي قدرة غير محدودة على الحمل، والرحلات الطويلة الشاقة في الصحراء قد حل محلها الرحلات والنزهات القصيرة السريعة. ولا شك أن آمال المركيز ويلزلي قد تحققت فقد نشأت تلك الطريق البريدية التي أثبتت جدارتها تحت الظروف الحديثة للنقل. وهكذا أصبحت همزة الوصل هذه بعد أن كانت هشة ذات محتوى إمبراطوري مسلسل إذا بها تنقلب إلى قوة ضخمة ليس لها مثيل.

الفصل التاسع

عصر النقل الآلي

لم نصل في جولتنا السابقة من كل فصل من فصول الكتاب إلى وقتنا الحاضر مع أن كل قصة من قصصه قد انتهت بالعصر الميكانيكي الحالي. قبل أن تسترجع بادية الشام أهميتها كهمزة وصل ما بين الشرق والغرب وفي هذا الفصل الأخير سوف نحاول صنع مسح عام للسفر في الصحراء وسوف يحتوي هذا الفصل على ملخص الخطط الحديثة المختلفة التي اشتملت على التفكير الجدي في استعمال وتحسين الطرق القصيرة الصحراوية إلى الهند.

١) الطريق عبر نهر الفرات وحملة الفرات

اشتملت أول هذه الخطط على النظر إلى الفرات وليس إلى الصحراء الفعلية كهمزة الوصل المنشودة فقد أوصت لجنة البخار في مجلس العموم البريطاني وحصل تصويت في المجلس على إعطاء منحة قدرها عشرون ألف جنيه إسترليني لإجراء تجربة للمواصلات البخارية مع الهند بواسطة سورية ونهر الفرات. وقد منح مبلغ إضافي قدره عشرة آلاف جنيه إسترليني نصفها من قِبل البرلمان والنصف الثاني من شركة الهند الشرقية ولقد مهد الطريق لهذا القرار البرلماني تلك البحوث التي قام بها العقيد تشيسني في تركيا الآسيوية وسورية وبلاد العرب وإيران. وقد ظهر أن طريق الفرات تنقص حوالي ١٢٣٠ ميلاً عن طريق السويس مما اثر في القرار لمصلحة هذا الطريق والاهتمام الشخصي الذي أبداه الملك وليم الرابع بهذه القضية جعلها تنتقل بسرعة إلى حيز التنفيذ. وقد قاد العقيد تشسني هذه الحملة وأسهمت عدة دوائر حكومية في تجهيزها. وبعد الاتفاق مع السلطان العثماني ورغم معارضة محمد علي باشا. فقد أنشأت أحواض مؤقتة على الفرات على بعد ميلين ونصف من بيريجيك، وأنزل قاربان بخاريان في هذه المحطة التي سماها الإنكليز بورت وليم وذلك في ربيع عام ١٨٣٦ وقد نقلت هذه القوارب البخارية من مصب نهر العاصي عبر جبال لبنان إلى نهر الفرات ونقلت على دفعات بشكل قطع منفصلة على الطريق الوعر. ثم عامت هذه القوارب على بحيرة إنطاكية وقد استغرق نقلها حوالي سنة من الزمن وكان عملاً بطولياً حقاً وكان يحدث أحياناً أن يُنقل أحد المراجل على عربة يجرها أربعون زوجاً من الثيران ولكن

هذه العربة لم تستطع السير بسرعة تزيد على نصف ميل في اليوم الواحد. وللحصول على وصف مفصل رائع لهذه المغامرات نُرجع القارئ إلى كتاب العقيد تشيسني الذي يصف فيه تلك الحملة.

وقبل بدء مسح الفرات بُنيت محطات لخزن الفحم في دير الزور وخاناً وقد استعد البدو لاستقبال القوارب البخارية بشكل ودي. فقد قامت بعض أفخاذ قبيلة عنزة بعقد معاهدة صداقة وتفاهم وسلام دائم يشمل التسهيلات التجارية مع حكومة صاحب الجلالة ولكن عرب المنتفكة في الفرات الأسفل برهنوا عن شكوكهم وعدم صداقتهم. وقد مسح النهر حتى الخليج العربي ورغم خسارة القارب (دجلة) مع عشرين من رجاله في تلك العاصفة الهوجاء قرب الخيام. وأخيراً مسحت بعض أجزاء من دجلة ونهر قارون فضلاً عن الأراضي المجاورة لهذه الطرق المائية.

هذا ولم تنجح تلك الحملة في فتح الخدمات البخارية عبر الفرات مع أنه قد أنشأت شركة تدعى "شركة الملاحة البخارية على نهر الفرات ودجلة" لكي تقوم بخدمات النقل على نهر دجلة ما بين بغداد والبصرة وبذلك تصل الخدمات البحرية التي تقوم بها البواخر التابعة لخدمات شبه الجزيرة والمشرق والهند البريطانية ما بين الهند والبصرة. ولكن هذا الحلم لم يتحقق لأنه عندما أعيد فحص الفرات اقتنع حتى أولئك المتحمسون للفكرة أن هذا النهر غير صالح للملاحة السريعة المستمرة نظراً لوجود تلك الثغرات من السيول والطوفان التي تتعاقب مع فترات يصبح فيها النهر ضحلاً كأنه بُركة راكدة. وهكذا كانت النتيجة النهائية لحملة الفرات أن تحولت أنظار الناس والسياسة الأوروبية إلى وادي منطقة ما بين النهرين وذلك لإقناع الحكومات الأوروبية في الرغبة لفتح طريق قصيرة عملية للتجارة ما بين قارة أوروبا والهند. هذا وقد كانت بريطانيا الدولة العظمى الأولى السباقة لاتخاذ الخطوات الفعالة على هذا الصعيد.

٢) الخطط والمشاريع لبناء الخطوط الحديدية

من الطبيعي أن تكون خطط إنشاء الخطوط الحديدية هي الواسطة التالية للمواصلات التي يجب النظر إليها بعين الاعتبار. فقد نشأت عدة مشاريع متتالية حازت على التفات حكومي. وحتى وبعد فتح قناة السويس كان الجميع يناقشون فكرة إنشاء طريق خلال بلاد العرب التي يحكمها الأتراك وأن هذه الطريق ستكون ذات فوائد تجارية وسياسية. وكان أول هذه الخطط هي إنشاء سكة حديد وادي الفرات وقد افتتحت

المناقشة حول هذا المشروع عام ١٨٤٠. ونظراً لأنه قد ثبت عدم صلاحية نهر الفرات للملاحة، لذلك ظهر أن إنشاء خط حديدي حذاء النهر هو الحل الثاني لاستعادة أهمية المنطقة وتشجيعها. وبعد عشرين عاماً من فشل وتسريح حملة الفرات، نُظمت شركة لتشجيع إنشاء خط حديدي سوف يصل البحر الأبيض المتوسط بالخليج العربي. وكان الأشخاص المسؤولون عن تشجيع هذه الفكرة بشكل جدي هم العقيد تشيسني وأندرو رئيس شركة سكة الحديد السند وكذلك شركات التلغراف الأوروبية والهندية. وبإشراف هؤلاء اتخذ ذلك المشروع شكلاً محدداً وأصبحت شركة الهند الشرقية مهتمة بصورة خاصة بهذا المشروع. وقد أرسلت الحكومة البريطانية تعليمات إلى سفيرها في القسطنطينية وهو ستراتفورد ريديكليف لدعم تشيسني في جهوده للحصول على امتياز مناسب من الباب العالي التركي.

وقد طلب من السلطان الموافقة على إيجار الأرض الواقعة على الضفة اليمنى من الفرات لمدة تسع وتسعين عاماً وذلك لإنشاء وبناء الخط الحديدي بالإضافة إلى ٦٪ سنوياً كإيراد للسهم المالي على رأسمال قدره ثمانية ملايين جنيه إسترليني، ومقابل هذا الامتياز تصبح سكة الحديد ملكاً لتركيا في نهاية السنوات التسعة والتسعين مع تأمين حق دائم للبريطانيين باستعمال هذا الخط. وقد كانت النية متجهة أن يصل هذا الخط الحديدي سلوقيا الواقعة على البحر الأبيض المتوسط (وهي الميناء القديم لنهر العاجي) بإنطاكية وحلب والفرات وانه وفي أول الأمر وإلى أن يتم بناء الخط الحديدي حتى البصرة ينبغي إنشاء خدمات بواسطة القوارب البخارية على النهر ابتداء من قصر جابر (الواقع في منتصف المسافة ما بين مسكنة والرقة) حتى الخليج العربي. ولقد وافق الباب العالي فعلاً على هذا المشروع ولكن الإنكليز نبذوا هذا المشروع نظراً لأن شركة سكة حديد وادي الفرات فشلت في الحصول على التأمين المالي لهذا المشروع من الحكومة البريطانية في ذلك الوقت. هذا وقد عاد و.ب أندره لإنعاش ذلك المشروع عام ١٨٧١ مع أن وقت الاتفاق لتنفيذه قد مضى وانقضى. فقد وافقت إحدى اللجان البرلمانية في بريطانيا عليه غير أنه ذكر وكما حدث في المرة السابقة لم تستطع شركة سكة حديد وادي الفرات الحصول على تأمين مالي لسكة الحديد المقترحة وهكذا فشلت الخطة للمرة الخيرة.

والحقيقة أنه ما بين عام ١٨٤٠ وعام ١٨٥٦ كانت الجهود الحثيثة والمناقشات الحادة تدور لمصلحة إنشاء هذا الخط الحديدي وأصبح هذا المشروع مألوفاً منذ ذلك الوقت والذي راق بعد ذلك للحكومة البريطانية التي كانت ترغب في إقامة طريق قصيرة تعبر بادية الشام

إلى الشرق وقد اعتبرت هذه الطريق أمراً ضرورياً بالنسبة للمصالح الحيوية لإنكلترا في الشرق. وذلك بتقليص المسافة إلى الهند إلى النصف. ولهذا تستطيع إنكلترا أن تظل على اتصال وثيق مع الهند وتصد تقدم روسيا نحو الشرق ذلك العملاق البربري الذي ينبغي التصدي لمقاومته، وكذلك فإن التجارة الإنكليزية مع إيران سوف تزداد في وتيرتها فضلاً عن التجارة الإنكليزية الهندية. هذا وقد كان للإمبراطورية العثمانية علاقة وثيقة بالموضوع إذ أن فتح وتطوير أراضي الفرات كان ضرورياً بالنسبة لمصلحة تركيا خصوصاً وأن حلب وبغداد كانتا من المدن الآهلة بالسكان ومركزاً من مراكز القوافل التجارية وكان من المنتظر أن تستفيد هاتان المدينتان فائدة كبرى من هذا المشروع.

وبعد فشل إنشاء خط حديدي في وادي الفرات عام ١٨٧٢، ظهرت مشاريع أخرى لبناء خطوط حديدية عبر الصحراء وتم بحث هذه المشاريع في الدوائر الرسمية وغير الرسمية. فقد كان هناك مدرستان فكريتان تعالجان هذا الموضوع وكلاهما ترغبان في إنشاء خط حديدي يخترق الإمبراطورية العثمانية ولكن إحدى هاتين المجموعتين كانت تقول إن سكة الحديد ينبغي إنشاؤها في شمال منطقة ما بين النهرين أما المجموعة الأخرى فقد كانت مقتنعة بالفوائد العظمى للطريق الصحراوية. ولكن بعض الناس فكروا أن إنشاء خط حديدي داخل الصحراء غير ذي جدوى وأنه أصبح لذلك من الضروري اتباع الرأي الأول وهو إنشاء الخط الحديدي شمال منطقة ما بين النهرين حيث توجد السهول الخصبة والمدن الآهلة بالسكان ما يساعد على زيادة مردود سكة الحديد. ومن جهة أخرى فقد أدرك كثير من الناس المفارقات والمشاكل السياسية التي من الممكن أن تظهر نتيجة لتنفيذ هذا المشروع، إذ أن إنكلترا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا ولا ننسى روسيا، كل هذه الدول كانت تدعي أن لها مصالح حيوية في الإمبراطورية العثمانية. وفوق ذلك فلم يكن من الممكن الثقة بالسلطان التركي بألا يتدخل في أي مشروع عام من هذا النوع إذا انتظم في أراضيه وعلى مرمى حجر من القسطنطينية.

ومع ذلك فقد استطاعت ألمانيا الحصول على امتياز من الباب العالي بعد مفاوضات سياسية في غاية الدقة والخطورة. وبدأت في بناء سكة الحديد التي طال النقاش عليها من برلين إلى بغداد. غير أن الحرب العالمية الأولى حالت دون إتمام المشروع. ولكن الفرع الغربي من سكة حديد العراق قد تم بعد الحرب (افتتح هذا الخط ما بين البصرة وبغداد عام ١٩٢٠) وسوف يتم اتصاله مع خط الأناضول. هذا وإن قصة بناء الخط الحديدي ما بين برلين وبغداد تؤلف مجلداً كاملاً بنفسها، مجلداً مليئاً بتفاصيل ممتعة. ولكن كل ما

نستطيع قوله هنا حول هذا الموضوع هو أن الجانب الشرقي من هذا الخط يعبر نهر الفرات وعند جرابلس (جنوب بيريجيك) ثم يعبر سهل ما بين النهرين إلى الجنوب من طريق القوافل القديمة من أورفة إلى ماردين وإنه قد تم بناؤه حتى نصيبين. هذا وإن حدود سورية التي خططت بعد الحرب تحاذي هذا الخط ما بين جرابلس ونصيبين ويتصل خط سورية الحديدي بخط الأناضول في المسيلمية شمال حلب.

وقد طرح محبذو إنشاء خط حديدي في الصحراء عدة خيارات. فالأتراك في عام ١٨٧٣ أو الفرنسيون في عام ١٩٣٠، قد ناقشوا إمكانية بناء خط حديدي صغير في الصحراء ما بين حمص وتدمر وبعدها أن يتبع طريق سعاة البريد في القرون الوسطى إلى دير الزور. والحقيقة أن المشروع الأول لم يُنفذ نظراً لأن المهندسين قدموا تقارير للحكومة العثمانية تقول إنه ما دام الماء غير متوفر فإنه لأمر غير عملي أن يُبنى خط حديدي فوق أرض صحراوية طويلة دون وجود الماء. وبعد ذلك طرحت خطة بديلة مشابهة للخطة التي عرضت على السلطان عند إثارة مد خط برلين بغداد. فقد أحيت الحكومة الفرنسية في سورية هذه الخطة. إذ ظهر أن الماء متوفر ما دام أن شركة بترول العراق قد حفرت آباراً ارتوازية عند مد خطوط البترول في الصحراء. فقد نشرت صحيفة التايمس اللندنية بتاريخ ١٧ أيلول عام ١٩٣٠ خبراً مفاده أن خط حمص - تدمر - دير الزور قد تم تخطيطه مع وجود فرع محتمل التنفيذ من (جاباجي) إلى أبو كمال وأن طول هذا الخط يبلغ ٤٠٠ كيلو متر وأن تكاليف بنائه تبلغ (٢٠٠) مليون فرنك.

أما سياسو ومهندسو بريطانيا من جهة أخرى فقد ركزوا اهتمامهم لإنشاء الخط الحديدي عبر الصحراء وقد كانت هذه الفكرة محتومة وضرورية نظراً لاهتمام بريطانيا بمصر وفلسطين والعراق مما يتطلب إنشاء خط حديدي جنوبي خصوصاً وأن مثل هذا الخط سوف يسهل الوصول إلى الهند ويكون بعيداً عن تدخلات تركيا أو أي من الدول العظمى، وعلى هذا الأساس فقد نُبذ مشروع خط حديد وادي الفرات بالإضافة إلى حقيقة أن أي سكة حديد تتبع الضفة اليمنى للنهر ستكون متعرجة وواقعة في منطقة صحراوية.

ولقد طرحت ثلاث خطط بديلة. ففي عام ١٨٧٨ اقترح مد خط حديدي يعبر فلسطين وشرق الأردن من حيفا أو عكا إلى صلخد ومن ثم يمتد الخط على طول وادي سرحان إلى الجوف ومن الجوف يستمر الخط إلى الكويت مع مد فرع منه إلى البصرة فإذا وجد أن هذه الخطة غير عملية فقد اقترح بناء خط مباشر من صلخد شرقاً إلى البصرة. والحقيقة أن هذه

الخطة الثانية هي التي نُفذت بشكل جزئي على الأقل في المسح الذي تم بعد الحرب العالمية الأولى ولكن وقبل إتمام المسح طرحت خطة أخرى فقد اقترح (روموند بلاك عام ١٩٠٨ إنشاء خط حديدي من بور سعيد عن طريق العقبة والجوف والبصرة (مع بناء فرع إلى الكويت) وهذا الخط ينطبق على خط العرض ٣٠ ْ شمال خط الاستواء. وبعد عبور شط العرب كانت الخطة أن يسير الخط إلى (قِطَّة) عن طريق شيراز ونوشكي ولقد ذكر بأنه سوف يصادف بناء هذا الخط من العقبة إلى الجوف إلى البصرة نفس الصعوبات التي واجهت بناء خط دمشق ـ المدينة المنورة وأجزاء الخط الحجازي الأخرى.

وقد كان هناك عائقان مزمنان لأي مشروع لمد السكة الحديدية عبر الصحراء العظمى. ففي المقام الأول ينبغي حساب البدو ومشاكلهم ولو بشكل تشنجي. ثانياً إن الفقر المدقع السائد في تلك البلدان التي سوف يمر الخط الحديدي خلالها قد أوجب سبباً لمخاوف أخرى. إذ حتى أشد المحبذين والمتحمسين لإنشاء ذلك الخط قد ساورتهم الشكوك فهم يتساءلون هل من الممكن ومع مرور الزمن أن يكون مردود هذا الخط معادلاً للنفقات التي أنفقت لإنشائه يا ترى؟ ومع ذلك فقد بدت هناك بارقة أمل في هذه الأيام ومنذ الحرب العالمية الأولى أن يكون إنشاء هذا الخط مجزياً إذ من الممكن بهذه الطريقة أن تتفتح الأسواق التجارية العراقية والإيرانية في وجه أوروبا. فقد ازدادت فائضات المنتوجات العراقية بصورة خاصة كماً ونوعاً وسوف تستمر هذه الزيادة نظراً للمشاريع الإروائية التي أصبحت قيد التنفيذ. فهناك سد الهندية (قرب الحلة) وسد الحبانية المخصص لخزن المياه الفيضانية الزائدة في نهر الفرات، هذه المشاريع ما هي إلا البداية. فإذا حدث وبني خط حديدي رأساً إلى البحر الأبيض المتوسط فإن ذلك الخط سوف يؤمن تصدير منتوجات الشعير والقمح من العراق وإيران إلى أوروبا قبل شهر كامل من وصول محاصيل الشعير والقمح من البلدان المصدرة لهذين النوعين من الحبوب إلى أوروبا، وبكلمة أخرى فإن هذه المنتوجات سوف تلبي الحاجات الدولية، وهكذا فإن أسعار تسويقها لن تعتمد على النظام التنافسي لبيع البضائع. وفوق ذلك فإن بمقدور العراق عندها أن تصبح بلاداً منتجة للقطن فقد أجريت تجارب أظهرت أنه من الممكن زراعة القطن من نوع ممتاز هناك خصوصاً إذا حُلت مشكلة الجراد، عندها يمكن تصدير كميات كبيرة من القطن من العراق إلى أوروبا. ومن نافلة القول أن نضيف أن تمور العراق شهيرة بنكهتها ولذيذ طعمها. وأخيراً لقد اكتشفت آبار البترول في العراق وإيران ولكن تصدير البترول يشكل مشكلة قائمة بذاتها وسوف تُحل بشكل مستقل وبطريقة فريدة من نوعها. فبالنسبة لإيران ليست المشكلة منحصرة في زيادة

المحاصيل بقدر ما هي في إيجاد مخرج لتجارتها الحالية. فقد كانت إيران تتاجر أصلاً على الطرق البرية مستخدمة طرق القوافل الأناضولية والسورية. وبعد ذلك وفي أواخر القرن التاسع عشر تحول قسم من النشاط التجاري الإيراني شمالاً ووصل إلى أوروبا من خلال روسيا ولكن ومنذ الحرب وبعد تقهقر حركة السكك الحديدية في روسيا بدأت إيران من جديد بالبحث عن مخرج تجاري إلى أوروبا من خلال موانئ البحر الأبيض المتوسط، فهناك دوماً طريق الخليج العربي بالإضافة إلى الطريق التي تمر حول بلاد العرب إلى البحر الأحمر ولكن وكما هو الحال في العراق فإن أي طريق مباشرة وسريعة (مثلاً بواسطة مشروع خط السكة الحديدية) سيكون نعمة عظمى لا تقدر بثمن بالنسبة للتجارة الإيرانية. وهناك رأي يقول إن استعمال سيارات الشحن الكبيرة عبر الطرق الحديثة للسيارات في بادية الشام سوف يحل هذا المشكل على الأقل في الوقت الحاضر. وطبقاً لحساباتهم فإن قوافل سيارات الشحن تستطيع حمل جميع منتوجات العراق وإيران لسنوات عديدة في المستقبل. وإن الصادرات التي لا يمكن حملها عن طريق الشاحنات، من الممكن أن تشحن بالسفن من أحد موانئ الخليج العربي أو تحمل بواسطة السكة الحديدية من نصيبين خلال تركيا. ولكن هذا الحل مكلف مادياً دون حساب المصارف الأولية الأخرى أو حساب أخطار الخسائر أو حالات الفشل في المستقبل. ومن جهة أخرى فإن حكومة ترفض الاستفادة من هذه الفرصة المواتية، إنما تخسر كثيراً من الامتيازات التجارية التي لا تقدر بثمن.

وهناك طريق أخرى لسكة الحديد اقترحت قبل الحرب على طول خط يقع في منتصف المسافة ما بين الصحراء العظمى والصحراء الصغرى، فقد اقترح تمهيد الطريق بشكل مستقيم عبر الصحراء من دمشق إلى (حانا) وبشكل استراتيجي، ومن وجهة نظرٍ هندسية فإن هذه الطريق سوف تصبح أكثر الطرق ملاءمة. ولكن من الناحية السياسية كانت هذه المنطقة قبل الحرب تابعة للإمبراطورية العثمانية التي أضاعت الفرصة السانحة وبعد الحرب أصبحت واقعة تحت الحكم الفرنسي بالنسبة لسورية والحكم البريطاني بالنسبة للعراق، ولم تكن بريطانيا ولا فرنسا مستعدة للسماح بإنشاء خط حديدي يمر قسم منه في سورية وقسم في العراق. وأخيراً افتتح خط للسيارات عبر هذه الصحراء المتوسطة وهو يمر خلال المناطق الصحراوية لكل من سورية والعراق. ولكن هذه القضية تشكل مشكلة أخرى كُلياً فالسيارات أكثر مرونة من الخطوط الحديدية ومن الممكن أن تسير الباصات والسيارات على أسس تنافسية أو احتكارية دون خسارة تلحق بفعاليتها.

وبعد تنظيم خدمات السيارات بدأ الفرنسيون بإحياء مشروع سكة الحديد المذكور آنفاً فأنشئ خط حديدي كامل للفرنسيين ما بين حمص ودير الزور عن طريق تدمر[1]. إذا حدث وامتد هذا الخط إلى منطقة ما بين النهرين فسوف يتألف من خطين واحد يسير إلى الموصل والآخر إلى بغداد. وفوق ذلك وفي هذه الأثناء أظهر الإنكليز اهتماماً بإنشاء سكة حديد ما بين فلسطين والعراق. ففي عام ١٩٢٢ قام الرائد هولت بمسح أولي عبر الصحراء العظمى شمال جبل عنيزة وبعد عشر سنوات تم المسح النهائي على طول الخط الذي أشار إليه. هذا وقد فحص الرائد هولت مشروعاً جديداً بديلاً عبر الجوف ولكنه أوصى بسلوك الطريق الشمالية الأكثر مباشرة. وإذا تركنا القضايا الأخرى جانباً فمن المفضل طبعاً بناء خط حديدي يسير شمالاً بدلاً من أن يسير عرضاً في أراضي ابن سعود. وعلى كل حال فقد تم مشروع إنشاء خط حديدي بين حيفا وبغداد عام ١٩٣٢ وهذا المشروع وحسب قول الرائد هولت سيكون سهل التنفيذ لولا وجود بعض الصعوبات الفنية الهندسية. وإن هذا الخط سوف يعبر منطقة الحماد شمال قمة جبل عنيزة ويربط المرفق بآبار الرطبة ويربط الرطبة (بحيت) وحسبت تكاليف إنشاء هذا الخط لنقل الركاب. وأُسس هذا التقدير على أرقام عدد المسافرين (ما عدا الحجاج) الذين عبروا بادية الشام ما بين عام ١٩٢٦ وعام ١٩٣١ (هذه السنة مشمولة بالحساب) ولكن نظراً لأن هذه التقديرات لا تزال موجودة في التقارير حول خط حيفا - بغداد والتي لم تُنشر بعد لإطلاع الجماهير عليها، لذلك فليس بمقدورنا سرد التفاصيل والأرقام حتى الآن. ومع ذلك فإن تنفيذ مثل هذا المشروع يعتمد على عدة أشياء تعتبر تقارير إنشاء الطرق والمردود المادي لهذه الإنشاءات ما هو سوى جزء منها. وهكذا فإن إنشاء سكة الحديد عبر الصحراء العظمى قد تأجل إلى أجل غير مسمى.

٣) تأسيس النقل الآلي

بعد أن ذكرنا تفاصيل تلك المشاريع الكثيرة التي لم تُنفذ، يسرُّنا أن نتمكن من الالتفات إلى بعض مشاريع النقل التي ثبت أنها من المشاريع الناجحة. إذ بعد وقت قصير من انتهاء الحرب العالمية الأولى أجريت بعض الخطط لعبور الصحراء العظمى عن طريق الجو وبنفس الوقت بدأ النقل الآلي البري بالقيام برحلاته عبر الصحراء الصغرى. وهنا ينبغي علينا أولاً وصف تطور النقل البري الآلي نظراً لأنه وطبقاً للغة الصحافة فإن هذا النقل البري يمثل فتحاً مبيناً للصحراء وله أهمية تفوق أهمية النقل الجوي. وبالإضافة إلى ذلك

(١) لم يتم هذا المشروع على الإطلاق (المترجمان).

فالـشركـات الآليـة للـسيارات الـتي بـدأت في العمـل في الـصحراء إنمـا تعتـبر مـن الخـدمات الحقيقيـة الـصحراوية بينمـا نجـد أن الخطـوط الجويـة مـا هـي إلا أدوات للنقـل إلى الـشرق الأقصى وليست أقسامها في الصحراء سوى أجزاء صغيرة عرضية ضمن تلك الطـرق الجويـة الإمبراطورية العريضة. وفيما يلي ملخص لحركات النقل الآلية البرية تُظهر لنا أهمية الطرق التي ينبغي أن تسترعي انتباهنا.

في أوائل عام ١٩٢٣ اشترك بعض الناس في القيام برحلات تجريبية ما بين دمشق وبغداد فقد اتفق السيد بالمر قنصل بريطانيا في دمشق والحاج محمد البسام (ويطلق عليه اسم ابن بسام من قبل معظم الأوروبيين القاطنين في سورية) وهو أحد أثرياء بغداد وتجارها الكبار والرائد مـاكلوم وهـو ضـابط الارتبـاط البريطـاني في المفوضـية الفرنـسية في بـيروت، اتفـق هـؤلاء علـى القيـام بحملـة مـشتركة وقـد حـصلوا علـى تعـاون الـسيد نورمـان نـيرن صـاحب شركة نيرن للسفر عبر فلسطين وسورية، وهذا أقرضهم بعض السيارات وخدمات مهندس الشركة الميكانيكي السيد ادوارد لوفيل، وكان البسام يعرف معظم شيوخ قبائل عنزة ويعرف الصحراء وطرقها. وقد كان بالاشتراك مع أحد التجار السوريين يدير أعمال بيع المهربات من الذهب إلى العراق إلى أن تدخلت الحكومة الفرنسية فمنعته من تهريب الذهب خارج سورية. ولذلك أصبحوا ينقلون الذهب المهرب عبر الصحراء بواسطة الجمال خارج سورية عن طريق دير الزور ومن ثم إلى أسفل الفرات حيث الفيلوجة. ولكن وحالما فكر البسام باستخدام السيارات لنقل الذهب بدأ يبحث عن طريق مباشر (غير مسلوك تماماً) للوصول إلى الفرات وبعد قيامه بعدة رحلات بالسيارات لهذا الغرض عرض البسام على السيد بالمر مساعدته في إيجاد أقصر الطرق ما بين الضمير والرمادي.

وفي اليوم الثاني من نيسان عام ١٩٢٣ بدأت الجماعة بالمسير في ثلاث سيارات: بويك وأولدزموبيل ولانسيا وقد أخذوا معهم كميات كافية من الطعام والماء تكفي الجماعة مدة عشرة أيام وكميات من البنزين والزيت تكفي لسير السيارات مسافة ألف ميل في حالة اضطرارهم للرجوع قبل وصولهم بغداد. وفي اليوم الثاني وصلت السيارات إلى حقل الطائرات حيث توجد معالم الطريق الجوية لقوة الطيران الملكية ما بين عمان والرمادي. وخلال ثلاثة أيام وصلوا الفرات عند الرمادي وفي مساء اليوم الثالث احتفل مواطنو بغداد احتفالاً حماسياً بمقدم حملة ماكلوم وبالمر إلى بغداد وقد صدف أن كان أربعة من أعضاء البعثة نساء. وقد تمت هذه الرحلة دون وقوع حوادث تذكر عدا حادث وقع لسيارة اللانسيا التي استطاع تيدلوفيل إصلاحها على الطريق. وهكذا اقتنع المسؤولون البريطانيون بإمكانية

تأسيس طريق آلية كالتي قامت بأعبائها هذه السيارات الثلاث. وكذلك اقتنع الرائد دوجلاس جومبلي الذي كان المدير العام للبريد في العراق بجدوى وفائدة وأهمية هذا الخط. وبناءً على طلبه نُظمت شركة نيرن خدماتها الصحراوية. ورغم أننا نحاول الإيجاز إلا أننا نجد أنه من الضروري ذكر شيء عن شركة نرن وأحوالها.

كان نورمان نرن وأخوه الأصغر جيرالد من مواطني نيوزيلندة وفي أثناء الحرب خدما مع الجيوش البريطانية في الشرق الأدنى. وخلال الحملة على فلسطين خدما في قسم القوى الآلية ثم انتقلا إلى حيفا حيث اشتركا مع أحد الآشوريين القاطنين هناك واسمه نصار وأنشأوا مصلحة لنقل الركاب من حيفا إلى بيروت، وبمرور الزمن حصلا على عقود لنقل البريد من حكومات فلسطين ومصر وسورية. وبعد ذلك جمدت شركة نصار نيرن وتشكلت بدلاً منها شركة بريطانية تدعى شركة نيرن للنقل وقد عمل فيها بعض الذين سبق وخدموا في الجيش البريطاني الذين نقلوا الركاب والبريد ما بين فلسطين وسورية. وبعد عام ١٩٢٢ حصلت هذه المؤسسة على اسم مرموق واشتهرت بنقل البريد المصري من حيفا إلى بيروت في مدة أربع ساعات فقط.

وعندما اتصل هواة النقل عبر الطريق الصحراوية بشركة نيرن، سارع نورمان نيرن لانتهاز الفرصة ولم يُضع أي وقت بل عمد إلى مسح الصحراء شخصياً ما بين جبال لبنان الشرقية ونهر الفرات وفي أثناء فصل الربيع والصيف قام بخمسة رحلات تجريبية في سيارات الشركة وفي كل واحدة من هذه الحملات قام باستكشاف مساحات واسعة من الصحراء إلى شمال وجنوب الطريق الأولى التي أُتبعت عندما قاد الحملة البسام المذكور آنفاً، وهكذا تبين لهم أن الطريق الأولى كانت تمر بأفضل بقعة من الممكن المرور فيها في الصحراء وهكذا اختيرت هذه الطريق لتكون الطريق التي سوف تسلكها قوافل سيارات نيرن.

أصبحت الصحافة البريطانية تدعو هذه الطريق الطريق الصحراوية البرية وهي تتبع طريق دمشق ـ حلب العامة شمالاً مسافة حوالي ١٥ ميلاً ثم تتفرع شرقاً إلى الضمير ومن الضمير كانت قوافل نيرن تتوجه باتجاه جنوبي شرقي إلى أن تصل الرطبة وآبارها في وادي هارون التي تبعد ٢٦١ ميلاً عن دمشق. وفي طريقها إلى الرطبة تمر سيارات نيرن جنوب جبل طنف وهو الجبل الوحيد الذي يعتبر أحد معالم الطريق ومن الرطبة حيث تتواجد الآبار الوحيدة في تلك المنطقة (وهي المياه الوحيدة من أي نوع والموجودة حتى الوصول إلى النهر) تدور طريق نيرن باتجاه شمالي شرقي وتتبع حقل الطائرات إلى أن تصل إلى الرمادي وفي الرمادي

تتصل بالطريق النهرية العادية المتواجدة على الضفة اليمنى من الفرات وتستمر حتى الفيلوجة. وحتى ربيع عام ١٩٣٢ كانت السيارات تقطع النهر في طريقها إلى منطقة ما بين النهرين عن طريق جسر عائم وإذا حدث وأزيل هذا الجسر مؤقتاً خوفاً من تخريبه وانجرافه بواسطة السيول والطوفان كانت السيارات تنقل بواسطة المعديات. أما في هذه الأيام فهناك جسر فولاذي فوق النهر في الفيلوجة وهكذا فقد اختفت إحدى الأخطار القليلة التي كانت تواجه تلك الرحلة. وهناك طريق مستقيمة مُغبرة تمتد ما بين الفيلوجة ومشارف بغداد الغربية ويبلغ طولها حوالي ٣٥ ميلاً. والمسافة الفعلية ما بين دمشق وبغداد تبلغ ٥٣٤ ميلاً ومن ساحل البحر في بيروت إلى بغداد تبلغ ٦٠٦ ميلاً وكما يتخيل المرء فإن الطريق المعبدة الوحيدة في هذه المسافات الشاسعة هي الطريق الواقعة ما بين بيروت ودمشق ولا تسير باصات الصحراء على هذه الطريق، وهذه الطريق هي المنطقة الجبلية الوحيدة التي ينبغي على السيارات عبورها، وتقطع السيارات سلسلتي الجبال اللتين تتوسطان ما بين الصحراء والبحر وهما سلسلة جبال لبنان الشرقية والغربية وتقطعهما السيارات على ارتفاع يقدر ب ٤٠٠٠ و ٥٠٠٠ قدم بالتوالي وهذه الجبال تشكل بَوناً شاسعاً جميلاً يكاد يخمد الأنفاس بالنسبة لل ٤٤٥ ميلاً من الصحراء الواقعة إلى الشرق من دمشق. وبالنسبة للجزء الصحراوي من الطريق فلا يواجه السائقين كثير من التضاريس الطبيعية الصعبة. ويعتبر وادي هارون المنطقة العميقة الوحيدة التي ينبغي عبورها. وفي الرطبة يعتبر واديها من أسهل المناطق عبوراً في جميع المناطق حتى الوصول إلى نهر الفرات وفي الفصل الجاف يصبح سطح الصحراء صلباً ومرصوصاً ويغطيه الحصى والطين الصفحي[1]. ومن حين لآخر تجد فيه أحجار الصوان المتفرقة ويؤلف امتداده العريض أرض الطريق. هذا وقد عملت مئات السيارات التي مرت في هذه الطريق بعض الأخاديد التي تؤلف ما يعرف بطريق نيرن. وفي فصل الأمطار يتجمع ماء المطر في المنخفضات وإذا مرت السيارات في هذه الأماكن تتغطى بالطين، وهناك وعلى بعد حوالي سبعين ميلاً من آبار الرطبة سلسلة من الأراضي المنبسطة الطينية التي تصبح خطراً على المرور عند نزول الأمطار. وأخيراً وعندما يفيض ماء الفرات لا تستطيع قوافل السيارات استعمال الطريق النهرية من الرمادي حتى الفيلوجة بل تضطر السيارات للانحراف والدوران حول بحيرة الحبانية من أسوأ الطرق في المنطقة.

---

(١) الطين الصفحي Shale عبارة عن صخر مشكل من صلصال أو طين ويتميز بسهولة انغلاقه على طبقات. (المترجمان).

لقد ذكرنا آنفاً أن خدمات شركة نيرن قد نُظمت بناءً على طلب مصلحة البريد في العراق. ففي أوائل تشرين الأول عام ١٩٢٣ بعد إتمام جميع الاستعدادات، فتحت شركة نيرن للنقل موسم خدماتها الأسبوعية (ما بين دمشق وبغداد) التي كان من برنامجها الاتصال بالبريد الأسبوعي الإنكليزي الهندي (**p.8.0**) الذاهب إلى لندن والقادم منها. وقد خُصصت رحلة أسبوعية إضافية للركاب عند الضرورة.

وقد أعلن في الصحف أن المواد المراد إرسالها على الطريق الجديد ينبغي أن يكتب عليها "مرسلة بواسطة البريد البري من بغداد إلى حيفا". وفي أول الأمر كان هناك رسوم إضافية تبلغ ثلاث بنسات ولم يُقبل بريد الطرود ولم يكن هناك نظام للتأمين بل كان هناك تسجيل عادي. ولكن وبعد مرور الزمن ألغيت الرسوم الإضافية وأصبحت الطرود مقبولة واتبع نظام التأمين كما هو الحال في الخدمات البريدية العادية، وكان العقد المُبرم ما بين الشركة والحكومة العراقية ساري المفعول لمدة خمس سنوات وبموجب شروط هذا العقد كان من الواجب تسليم البريد ما بين بغداد وبور سعيد خلال ستين ساعة وكان البريد يُنقل من حيفا إلى مصر بواسطة سكة الحديد وقد وُضعت غرامة على كل تأخير عن الستين ساعة إذا حدث مثل هذا التأخير. ولكن لم تُنفذ هذه الغرامة عملياً.

وهناك أمر في غاية الأهمية بالنسبة لتنظيم هذه الخدمات الصحراوية وهو الاحتياطات التي كانت تتُخذ لتأمين سلامة قوافل السيارات ولقد أجرت شركة نيرن عقداً واتفاقاً مع الحاج بسام لتأمين سلامة سياراتها عبر البادية. وقد تعهد بدفع الإعانات المالية للبدو نيابة عن الشركة وقد أصبح رجاله حراساً للسيارات والمرشدين. وقد اتفق أن يستلم البسام نسبة معينة (الثلث) من عائدات البدو وقد بلغ هذا المبلغ حوالي ٢٠٠٠ جنيه إسترليني سنوياً، وبعد أن عقدت هذه الاتفاقية مع البسام ومع البدو من خلاله، توقف سائقو السيارات عن حمل الأسلحة النارية في طريقهم. وكان المرشدون الذين أعدهم البسام من بدو العجيل وكان جميعهم من الإخوان (وقد فسرنا معنى هذه الأمور سابقاً في أواخر الفصل الرابع من هذا الكتاب) فلا حاجة لإعادة معاني تلك التعاريف بهذا الخصوص، ولكن من الممتع أن نسترعي انتباه القارئ أن العادات والتقاليد التي كانت سائدة في القرون الوسطى لا تزال سارية المفعول بين البدو في الصحراء حتى في القرن العشرين. فقد استمرت شركة نيرن في الاستعانة بالمرشدين حوالي ١٨ شهراً بعد افتتاح أعمال الشركة وبقي العقد المُبرم مع البسام لمدة ثلاث سنوات وعندما استغنت الشركة عن خدماته عام ١٩٢٦ استلم البسام جزءاً من أسهم الشركة.

وهناك احتياطات أخرى اتخذت لتأمين سلامة وراحة المسافرين بأمر من الحكومة العراقية فقد منعت السيارات من عبور الصحراء كل سيارة على حدة أو دون أن تكون مزودة بجوازات المرور، ولا يجوز أن تترك السيارات أو تصل إلى كل من بغداد أو دمشق إلا بعد إخطار السلطات المسؤولة بواسطة اللاسلكي. وكانت القافلة تتألف من ٢١ ـ ١٤ سيارة تسير معاً وكان لكل سيارة مكانها المعين في القافلة وقد استخدمت سيارات الكاديلاك والبويك للنقل من قِبل الشركة في السنوات الثلاث والنصف الأولى وكان في كل سيارة خزانات خاصة للمياه مركبة على رفراف السيارة وكان يُطلب من السيارات اقتناء الأجزاء الاحتياطية والدواليب الاحتياطية والحبال والمجارف وكميات من الطعام تكفي أسبوعاً وكذلك كميات من الماء تكفي نفس هذا الوقت وكان المبيت إجبارياً في عهد سيارات السياحة القديمة (ذات السائق الواحد)، وكانوا يستخدمون أساليب قوافل الجمال فكانت السيارات تصطف بشكل مربع توضع داخله الفرش وكان الرجال من الركاب يتناوبون في الحراسة مع الحراس والسائقين.

ولم تكن الحكومة العراقية الجهة الوحيدة الداعمة للشركة (شركة نيرن للنقل) بل كان هناك بعض الامتيازات الخاصة مثلاً استيراد البترول دون رسوم وكذلك الدواليب والسيارات التي كانت تمنحها الحكومة السورية. وقد سُمعت بعض الأحاديث عن العزم على تقديم بعض المساعدات المالية للشركة مع أنه لم يُنفذ أي عمل إيجابي على هذا الصعيد، ولكن الحقيقة أنه لم يكن هناك من إجراء ساعد الشركة بقدر الإجراء بعدم التدخل في شؤون الشركة من قِبل الحكومات المعنية بالأمر، وذلك لأن عدم التدخل وفر على الشركة المصاعب الناتجة عن الإجراءات البيروقراطية والرسميات.

وبعد شهر من افتتاح هذه الشركة أعلنت شركة المساجيري ماريتيم اتفاقها على تبادل الخدمات مع شركة نيرن عن طريق مرسيليا في رحلة مدتها عشرة أيام وتكاليفها سبعون جنيهاً إسترلينياً للدرجة الأولى من لندن إلى بغداد. ثم اتخذت الترتيبات للاتفاق مع شركة كوك وأولاده ثم أمنت لهم مكاتب السفر على ما وراء البحار مكتباً مؤقتاً في لندن.

ولقد أسهمت الصحافة في الثناء على هذه الشركة في مناسبة مرور عام على تأسيسها فقد أشارت صحيفة التايمس مثلاً أن شركة نيرن للسياحة قد حملت ١٤٧٦ راكباً و٣٥٠٠٠٠ باوند حمولة من البريد أثناء الاثني عشر شهراً الأولى من حياتها دون أي حادث مؤسف، في الوقت الذي حدثت فيه كثير من الحوادث لدى البواخر. ولقد سُجلت بعض

الأرقام القياسية، مثلاً استطاعت إحدى قوافل السيارات في هذه الشركة قطع المسافة ما بين دمشق، بغداد في مدة ٢٤ ساعة، وسجلت قافلة أخرى رحلة العودة بمدة ٢١ ساعة وقد كانت تلك الرحلة القياسية التي لم يكن لها مثيل في ذلك العهد قد تمت تحت إشراف نورمان نيرن نفسه بصفته صاحب الرهان. وفي شهر آذار عام ١٩٢٤ ساق هذا الرجل السيارة التي تحمل السيد أرنولد ويلسون طول الطريق من بغداد إلى بيروت في مدة ١٦ ساعة و٥٣ دقيقة. وهكذا ربح الرهان الذي خصص له الحد الأعلى بمدة ١٧ ساعة. وعدا عن قضايا الرهان والسرعة القياسية فإن برنامج عمل الشركة قد قرب المسافات فأصبحت بغداد على بعد تسعة أيام من لندن وعلى بعد ٤٨ ساعة من بور سعيد وهذا يعني ثلاثة أسابيع من الزمن بالنسبة للسفر بواسطة طريق السويس - بومباي البحرية.

وفي عام ١٩٢٥ استمرت الصحف في كيل المديح لمنجزات شركة نيرن للنقل فقد توسعت جريدة التايمز اللندنية في ذكر السحر والروعة التي يصادفها المسافر العائد إلى وطنه من الهند على تلك الطريق الجديدة بما فيه رؤية المناظر. وكذلك صحف الهند وصحف بغداد وقد علقت الصحف على التوفير في النفقات عبر الطريق البرية الجديدة. ولذلك اضطرت البواخر لتخفيض أجور رحلاتها فضلاً عن تخفيض قيمة فاتورة النبيذ العالية القيمة التي كانت تعتبر من العوائق والغلاظات في النقل البحري الطويل الأمد. وكانت هيئة موظفي شركة نرن وإدارتها موضوعاً للمديح والإطراء خصوصاً التقيد بالزمن والمواظبة وعدم التأخر بالنسبة لسائقي شركة نيرن، ولقد حصل نورمان نيرن نفسه على قسط وافر من المديح من قبل مجلة الشرق الأدنى بصفته قد عمل الكثير على توحيد مملكتي العرب في العراق وسورية. وربما كان أفضل تعليق على خدمات هذه الشركة ما ذكرته النسخة الأسبوعية للتايمز في ٢٩ كانون الثاني عام ١٩٢٥ وهو كما يلي:

"لقد وصل أعضاء لجنة الحدود العراقية إلى بغداد بعد رحلة مريحة خالية من الحوادث والمتاعب عبر بادية الشام فالكلام لا يكفي لنقل أي فكرة عن هذه المنجزات، إنما أولئك الذين قد قاموا بتلك الرحلة عبر الصحراء من دمشق إلى الفرات يدركون كم سعى أولئك الرجال الذين حملوا البريد بمهارة وصبروا بأناةٍ وشجاعةٍ لإنجاز عملٍ روتيني يتكرر كل أسبوع. ربما كانت الرحلة مريحة وخالية من الحوادث ولكن هذا راجع إلى ذلك التنظيم المدهش للخدمات وولاء وإخلاص الرجال القائمين على العمل".

وفي عام ١٩٢٦ قام الأخوان نيرن باتخاذ خطوة هامة فقد وسعوا وأعادوا تنظيم شركتهم، وبعد ذلك ولأسباب مادية وسياسية باعوها لجماعة من الممولين الإنكليز. وقد رتب نورمان شؤونه بحيث يبقى المسؤول عن إدارة الشركة فأصبح مدير الإدارة في شركة نيرن الشرقية للنقل المحدودة. ولفهم تركيب الشركة الجديدة علينا أن نذكر شيئاً عن شركة أخرى منافسة كانت قد اندمجت في شركة نيرن في زمن إعادة تنظيمها.

قبل أقل من خمسة أشهر من تدشين خدمات شركة نيرن ظهر السيد فرانسيس قطينة وهو رجل سوري من أصل فلسطيني. وقد أسس هذا شركة صحراوية منافسة سماها "شركة النقل الشرقية" وقد كان هو ووالده (الذي كان يعمل ممثلاً لشركة توماس كوك وأولاده) قد رافق نورمان نيرن وتيدلوفيل في أول رحلة تجريبية لعبور الصحراء عام ١٩٢٣ وقد حاول قطينة الاستكشاف في المنطقة الشمالية في الوقت الذي كان نيرن يجوب به في المنطقة الجنوبية وقد كان هدف قطينة البحث عن الطريق الرومانية التي كانت تصل تدمر (بحيت) وكان البدو لا يزالون يتذكرون وجود تلك الطريق وكانوا يسمونها درب الكفري (أي الكفار) نظراً لأصلها الخرافي الروماني. وأخيراً وجد قطينة آثار درب الكفري وبمساعدة بعض المرشدين العرب الذين أعارهم له فرقة الهجانة الفرنسية. ولكن لم يستطع قطينة إيجاد الطريق الروماني القديم بأكمله إلى أن قام بويديبارد باستكشافاته الجوية بعد عدة سنوات.

اقتنع نورمان نيرن بعد رحلة تجريبية قام بها في شمال تلال ميلوسا أن طريق سيارات نيرن ينبغي أن تسلك المنطقة جنوب جبل طنف وتلال ميلوسا وهكذا اختار الطريق المحاذية للحماد. أما فرنسيس قطينة فلم يشأ مناقشة شركة نيرن على طريقها الخاص بها. وقد كان يأمل أنه رغم خشونة وصعوبة الطريق الشمالية فإن اسم تدمر وما يحتويه من الجذب للسياح سوف يكون له وقع لا يقاوم بالنسبة للسياح في الصحراء. وهكذا وعندما افتتحت شركته أعمالها للجمهور اتخذت سيارته طريق دمشق - تدمر هدفاً لها وبعدها كانت تتحول إلى درب الكفري والطريق الصحراوية إلى قبيعة (وحيت) ومن ثم الرمادي فإلى فيلوجة وبغداد. وبعد وقت قصير حُذفت (حيت) من برنامج السياحة بحيث أصبحت السيارات تسلك طريقاً مناسباً ومختصراً ما بين قبيعة والرمادي.

وقد بدأت شركة قطينة بالعمل في شهر آذار عام ١٩٢٤ وكانت تسير بمعدل رحلتين أسبوعياً وقد أُعد برنامج لقضاء يومين ونصف لرؤية تدمر وآثارها نهاراً. وهكذا وبدلاً من

عبور الصحراء أثناء الليل (طبقاً للرحلات السريعة) كان المسافرون ينزلون ليلاً في أماكن للاستراحة في تدمر وقبيعة وكانت سياراتهم من نوع دودج بشكل خاص وكان السواقون يختارون من ست جنسيات مختلفة. وقد جعل المسافرين والسفر في درجة واحدة فقط وكانت أجرة السفر تبلغ ثلاثين جنيهاً إسترلينياً (أو خمسين جنيهاً للرحلة الدائرية). وهي تساوي أجور الدرجة الأولى في شركة نيرن ولم تدفع شركة قطينة رسوماً ولا مساعدات مالية للبدو وبدلاً من ذلك كان مرشدو وحرس السيارات يختارون من عرب (السلوبة) الذين لا يخشون الغزو ولم يكن البدو الآخرين قادرين على إيذائهم.

ومن البداية لم تكن شركة قطينة شركة رابحة وحتى حماية الحكومة لم تكن ذات فائدة ولا الامتيازات ولا الإعفاء من عائدات الضرائب والجمارك على الدواليب والسيارات ولا الإعانة المالية التي كانت تُدفع للشركة، إذ لم تستطع كل هذه الوسائل من منعها من الغرق في الديون وهكذا اقتنع السيد قطينة بوجوب بيع شركته إلى شركة لبنانية (بعد تسعة أشهر من تدشين شركته) وبعد ذلك زاد طول الطريق بحيث اشتمل على بغداد ـ طهران. وقد كانت الشركة الجديدة التي دعيت شركة النقل الشرقية المحدودة أو "أوتوموبيلات بيروت ـ بغداد ـ طهران". تتقاضى مئة جنيه إسترليني شهرياً لقاء نقل البريد الدبلوماسي البريطاني ما بين العراق وطهران ومع ذلك فقد استمر العجز المالي السنوي فقد كان عدد الموظفين كبيراً من جهة وكانت الشركة تدفع مبلغاً يتراوح ما بين ٢٠,٠٠٠ و ٢٢٠٠٠ جنيه إسترليني لقاء نفقاتها ولكن ربما كان السبب الأساسي لفشلها هو أن شركة نيرن قد اجتذبت غالبية السياح عبر الصحراء فقد كانت طريقها أكثر إستقامة وكانت رحلاتها أكثر راحة للمسافرين وكانت سيارات شركة نيرن تقطع وادياً واحداً بدلاً من ثلاثة وديان، وفوق ذلك فقد كان سائقي سيارات شركة نيرن أكثر حرصاً على النظام والدوام من رجال وسائقي شركة قطينة وكان المسافر لدى شركة نيرن متأكداً أن هيئة الموظفين ذوو كفاءة وخبرة عالية عكس جميع الشركات الأخرى التي كان رجالها يختلفون في كفاءاتهم ومصداقياتهم طبقاً للشخص المسؤول.

وبعد سنتين من افتتاح أعمال شركة قطينة أعلن إفلاسها وبيعت واندمجت بالشركة الناجحة المنافسة لها وهي شركة نيرن ولقد سجلت شركة نيرن للنقل المحدودة (تحت إشراف رئيسها البريطاني القاطن في لندن) في ٢٠ أيلول عام ١٩٢٦ في البنك العثماني في نيقوسيا ـ قبرص وقد سجلت الشركة الجديدة في القومسيارية في بيروت وكانت مكاتبها الرئيسية في دمشق ولها مكتب فرعي في بيروت. ولقد تعهدت السلطات الفرنسية بحماية

ذلك الجزء من الطريق الذي يقع ضمن الأراضي السورية. وهكذا استمرت شركة نيرن في أعمالها بنشاط ونجاح تحت إدارة نورمان نيرن. وبدأت السيارات والركاب باستعمال ذلك الطريق منذ ذلك الوقت فصاعداً وهجر طريق تدمر ـ قبيعة. ولم يبق سوى طريق الخدمات الإيرانية الذي مع أنه كان يعاني من الخسارة إلا أنه ظل يعمل مؤقتاً. وبعد نهاية سنة من الزمن وبعد حصول خسارة مقدارها ١٢٠٠ جنيه إسترليني توقف العمل على طريق بغداد طهران نهائياً إذ لم يعد هناك من علاقات تجارية كافية ما بين العراق وإيران أو ضمان وجود خدمات منتظمة، وأصبحت شركات السيارات المحلية قادرة على تغطية متطلبات السفر التي كانت على أشدها في فصل الحج. وأما في بغداد فقد استمر (لومسدين وجرين) في العمل كوكلاء لشركة نيرن مدة اثني عشر شهراً وبعد ذلك افتتح مكتب فرعي هناك بإدارة جيرالد نيرن. وفي حيفا استمر (س). بوتاجي (وهو صاحب فندق ونوسور) في تمثيل شركة نيرن.

وقد كانت هناك ثماني شركات و ١٤ شخصية تجارية تمثل المصالح الإنكليزية الفرنسية لضبط أعمال شركة نيرن وهي شركة الزيت الإنكليزية الإيرانية، وبنك باريس، والبنك العثماني، والبنك الإيراني الإمبراطوري وبنك الجزائر للتسليف والتمويل "الأخوان نيرن في لندن وشركة المساجري ماريتيم المحدودة. وكان هؤلاء من حملة الأسهم الرئيسيين. ومن هؤلاء كانت شركة الزيت الإنكليزية الإيرانية لوحدها تحتفظ بقيمة عشرة آلاف من ٣٥٠٠٠ جنيه إسترليني من أسهم الشركة. وأما حملة الأسهم الشخصيين (غير الشركات) فكان منهم الأخوان نيرن وأدوارد لوفيل، وكان نورمان نيرن يمتلك حوالي نصف الأسهم الخاصة بالأفراد. وقد انتخب العميد مانس (وهو من حملة الأسهم) رئيساً للشركة.

وكانت السنة التي تلت اندماج شركة نيرن بشركة قطينة تمتاز بحدوث حادثتين لهما أهميتهما بالنسبة لتاريخ الطريق. فقد بنت الحكومة العراقية حصناً عند آبار الرطبة قرب وادي هارون والحادث الثاني هو أن بدأت الشاحنات ذات الست دواليب في العمل في الصحراء.

وتتقابل طريق نيرن مع حقل القوى الجوية البريطانية قرب الرطبة وهكذا وعدا عن وجود كميات دائمة من المياه في وادي هارون فقد كانت الرطبة نقطة إستراتيجية صالحة لإقامة حصن ومستودعات للبترول. ولما كانت الرطبة من الأراضي العراقية فقد أُنشِئت محطة لاسلكية في الحصن لمصلحة واستعمال القوى الجوية الملكية البريطانية وأرض لاستقبال الطائرات ملاصقة للبناء. وبُني بيت للاستراحة داخل الحصن، وأُعد هذا البيت

ليصبح مكتباً لنورمان نيرن يستخدمه لمصلحة القوى الجوية البريطانية ولمصلحة البريد الصحراوي، وقد زُود هذا المكتب بالأضواء الكهربائية والمراوح ومعمل لصنع الجليد، فضلاً عن كونه فندقاً يستقبل المسافرين الذين يصلون إليه وقت العشاء، ولما كان موقع هذا الفندق في منتصف المسافة ما بين دمشق وبغداد لذلك أصبح تدبير أموره سهلاً.

ويبدي المسافرون إعجابهم بالخدمات التي يلقونها في هذا الفندق في منتصف الصحراء وإذا رغب أحدهم في الانفصال عن جماعة المسافرين والنوم في الفندق فإنه يستطيع النوم والبقاء في الفندق إلى أن يحين موعد وصول القافلة التالية من السيارات. ومنذ عام ١٩٢٨ تأمنت الخدمات المزدوجة الأسبوعية في هذا الفندق في كلا الاتجاهين.

وفي شهر أيار عام ١٩٢٧ أضيفت عربات الصالون ذات العجلات الست إلى الخدمات الصحراوية المنتظمة. فلقد برهنت سيارات الكاديلاك والبويك على جدارتها وقوتها ونجاحها في العمل ولكن قدرتها على حمل أكبر عدد من الركاب محدودة. لذا فقد زار نورمان نيرن الولايات المتحدة مرتين لكي يوصي على شراء بعض الباصات المصممة تصميماً خاصاً. ولقد اتفقت شركة الدواليب الستة في فيلادلفيا مع السيد نيرن على إنشاء باصات من مواصفات خاصة وبنوا أربعة منها لشركة نيرن الشرقية للنقل وكان الواحد منها يتسع لركوب ١٥ راكباً وسائقين كانا يجلسان على مقعدين فخمين، وكان في هذه الباصات رفوف رحبة لوضع الحقائب وقد صُمم السطح لحمل طُن وربع من الأمتعة والحقائب وكان خزان البنزين فيه يتسع ل ١٤٠ غالوناً وكان استهلاك البنزين فيه يقدر ب ٤,٣- ٤,٤ ميلاً للغالون الواحد. وقد حُملت في الباص المياه المثلجة والسندويشات لتناول الغداء. ومنذ بدأ استعمال الباصات ذات الدواليب الستة لم يعد من الضروري قضاء الليل في الصحراء. إذ أصبح بمقدور المسافر النوم في مقعده براحةٍ لا بأس بها، وكان لكل سيارة سائقان بحيث لا يتعب سائق في العمل ليلاً ونهاراً وكان سير الباص هادئاً وناعماً بحيث يستطيع المسافر قراءة الصحيفة وهو راكب في الباص.

ولقد كان قدوم الباصات ذات الدواليب الستة حدثاً رائعاً بحيث أقيمت حفلة في بغداد بهذه المناسبة، ولقد حضر الاحتفال الملك فيصل ملك العراق ومعه رجال حاشيته ومستشاروه البريطانيون وصاحب السعادة المندوب السامي البريطاني وقد أطلقوا على أول باص جديد اسم (بابل).

ولقد كانت إنجازات الباصات ذات الدواليب الستة رائعة، مثلاً في عام ١٩٢٩ قطعت هذه الباصات أكثر من ٩٥٠٠٠ ميل وقامت ب ١٨٧ رحلة عبر الصحراء. ولكن نورمان نيرن لم يكن الرجل الذي توقف عند هذا الحد فلم يتوقف عن إجراء التجارب. فقد كان يأمل بإجراء التحسينات وليس هناك من حد لإمكانية زيادة نشاط حركة المرور في الصحراء. وقد استمر استخدام السيارات السياحية القديمة لنقل الركاب من الدرجة الثانية واستخدمت الشاحنات لنقل الركاب من الدرجة الثالثة. ولقد جُرب نوع جديد من السيارات ذات الدواليب الأربعة (صنعتها إحدى الشركات الأمريكية). وفيما بين عام ١٩٢٧ وعام ١٩٣٢ زاد عدد السيارات من الدرجة الأولى والثانية والثالثة من ٢٠٠٠ إلى ٣٠٠٠ سيارة.

وكانت أحدث تجربة هي القطار الصحراوي المصنوع من الفولاذ الذي لا يصدأ وهو بشكل باص كبير وفيه ١٨ دولاباً وفيه خمسة صناديق لتغيير السرعة وكانت دواليبه ذات ضغط منخفض من قياس ١٨,٤٠ × ١٠,٥٠ وقد استعمل هذا القطار أو (قاطرة الباصات) زمن كتابة هذا الكتاب مع أنه لا يزال تحت التجربة وقد أجريت له عدة تعديلات تحت إشراف تيد لوفيل في دمشق حيث كان للشركة هناك مرآب كامل التجهيزات.

وهناك بعض المشاكل والمصاعب الفنية التقنية في الطريق نفسها مسببة عن الحرارة الشديدة والغبار الذي يسد منافذ آليات السيارات والوحل (الذي يبلغ عمقه إلى الغرب من الرمادي حوالي ١٨ بوصة في فصل الشتاء).

هذه المصاعب لا يمكن تجنبها أبداً ولكن تجري التعديلات والمحاولات الحثيثة لتخفيف حدتها وخطرها.

وبالنسبة للإحصاءات، يمكننا أن نذكر أن نفقات الشركة قد بلغ معدلها أكثر من ٣١٠٠٠ جنيه إسترليني سنوياً لمدة أربع سنوات من ١٩٢٧- ١٩٣٠ ويشمل هذا الرقم رسوم التامين على السيارات وكن ثمن البنزين والدواليب والأنابيب تؤلف خُمس مجموع النفقات وهناك هامش لنفقات الترميم والصيانة يبلغ خمس النفقات أيضاً.

ومما يُشرف هذه الشركة وأعضاء موظفيها النشيطين أن بلغت الأرباح السنوية في نفس السنوات الأربع المذكورة أعلاه مبلغاً يتراوح ما بين ١١٠٠٠- ١٢٠٠٠ جنيه إسترليني. ورغم هذا المردود الجيد، فإن أجور السفر ليست عالية بالنسبة للصفات الفريدة التي تتوفر في الخدمات المبذولة. ففي عام ١٩٢٧ خُفض سعر الدرجة الأولى الذي يشمل المقعد في سيارة ذات ستة دواليب ونفقات الفنادق في دمشق والرطبة والطعام في الرطبة والطعام أثناء المسير

في الصحراء + السماح بنقل ١٠٠ رطل إنكليزي من الأمتعة دون أجرة أنقص هذا المبلغ ليبلغ عشرين جنيهاً إسترلينياً. وبعد أربع سنوات أجري تخفيض أخر لأسعار الدرجة الأولى فبلغت ١٦ جنيهاً إسترلينياً دون المساس بالخدمة ونوعيتها، وأنقصت أسعار الدرجة الثانية إلى ١٣جنيهاً إسترلينياً مع السماح بنقل ٨٠ رطلاً إنكليزياً من الأمتعة مجاناً. وخفض سعر الدرجة الثالثة إلى أربعة جنيهات إسترلينية.

ومنذ البداية كانت شركة نيرن تأمل في إنشاء فرع لنقل البضائع والحمولات إذ كان هناك طلب مستمر لنقل الآليات إلى الطرق وتصدير الجلود من العراق وإيران، ففي السنة الأولى والثانية حملت الشركة بعض الحمولات بمبلغ ٢٥ جنيهاً إسترلينياً للطن المتري الواحد ولكن سرعان ما بدأت الشركات المحلية وسائقو الشاحنات الوطنيون يناقشون الشركة في نقل البضائع فقد طلبوا أسعاراً أقل من أسعار الشركة وأخيراً بدأوا يناقشون بعضهم بعضاً بدرجة خيالية فالسائقون السوريون والعراقيون لا يبدون أي اهتمام بسياراتهم ولا يحسبون حساب خرابها ولكن شركة نيرن تنتظر الوقت المناسب عندما تعجز الشركات المحلية عن تحمل خسائرها وعندما تستلم الشركة زمام الأمور مرة ثانية وتبدأ من جديد في نقل البضائع في شاحنات جديدة.

وفي نهاية عام ١٩٢٨ انتهى مفعول العقد ما بين شركة نيرن والعراق بالنسبة لنقل البريد إلى العراق، وفي هذه الأثناء اتبعت الحكومة العراقية سياسة جديدة وهي تشجيع العراقيين للعمل في مصالحها ولهذا أصبح من الطبيعي، مع أنه من المؤسف، أن لم تجدد الحكومة العراقية العقد لشركة نيرن. ولقد قدم أحد مواطني بغداد وهو ناثينال حاييم طالباً للحصول على العقد ووافقت الحكومة العراقية على تلزيمه نقل البريد. ولكن ومع ذلك فقد حصلت الشركة على تعويض الخسارة من خلال الفرنسيين. فقد قدمت الحكومة السورية عقداً للشركة بتلزيمها حمل البريد السوري من سورية إلى العراق وبالعكس. وكانت شروط العقد تنص على وجوب ذهاب البريد أسبوعياً مع تحديد ٣٦ ساعة للوصول من دمشق إلى بغداد. وقد حُددت غرامة مقدارها ١٢١/٢ ليرة سورية (في ذلك الوقت كانت قيمتها جنيهين إسترلينيين وثلاث شلنات) عن كل ثلاث ساعات من التأخير عدا حالات الأسباب الاضطرارية الطارئة. وكان سعر التعويضات ٣٢ جنيهاً إسترلينياً لكل طن.

وكانت إحدى الفترات الحرجة التي مرت على شركة نيرن هي الثورة السورية الكبرى فقد كانت طريق السيارات التي تمر بها سيارات الشركة في نهايتها الغربية تمر بمناطق

يكثر فيها الدروز العرب الذين كانوا يضمرون العداوة الشديدة للفرنسيين. وهكذا فإن أية خدمة تدعمها الحكومة الفرنسية في سورية كانت تثير غضبة الدروز ولم تكن غضبتهم سهلة. ففي شهر آب وأيلول عام ١٩٢٥ أصيب عدد من السائقين وأحد الركاب بأضرار أثناء غارة الدروز على السيارات وقد أصيب أحد رؤساء القافلة بإصابات وجروح خطرة مميتة وقد سرقت وديعة من الذهب قيمتها حوالي ٩٠٠٠ جنيه إسترليني من القافلة. وحتى وبعد أن زود الفرنسيون القوافل بحرس مسلح، عمد الدروز وحلفاؤهم إلى الهجوم على قافلة مؤلفة من إحدى عشرة سيارة. وفي إحدى المناسبات لحق البدو وهم راكبون على أبواب السيارات مسافة تزيد على عشرين ميلاً. وقد أسر أحد سائقي السيارات البريطانيين أحد البدو بالجرم المشهود. ولسوء الحظ لا يتسع المقام لذكر جميع المقابلات والمواجهات التي حدثت. وبعد غزوة ثالثة للقوافل قام بها الدروز، قررت الشركة إجراء تغييرات سريعة في الطريق لكي تقوم بالخدمات دون تعريض أرواح الركاب للخطر. وفي نفس السنة قام نورمان نيرن برحلة استطلاعية في طريق عمان - العراق يرافقه القائد الإنكليزي بريمروز "**Primrirose**" بواسطة سيارتين من نوع الكاديلاك وهكذا قرر أن أفضل طريقة هي استعمال هذه الطريق الحمراء التي تظل تحت حماية الطائرات البريطانية والسيارات المصفحة طول الطريق، وهكذا أصبحت السيارات التابعة للشركة تسير بانتظام من بغداد وإليها عن طريق حيفا، القدس، عمان، الرطبة (حيث حقل الطيران) الرمادي والفيلوجة. وقد علقت مجلة الشرق الأدنى (في عددها الصادر في ٣ كانون الأول عام ١٩٢٥) على هذا الوضع بقولها أنه رغم ظروف الثورة كان الإقبال رائعاً على ركوب سيارات الشركة والانتقال بواسطتها بحيث أنه كانت تصلهم طلبات لا تستطيع الشركة تلبيتها.

ولقد استخدمت طريق عمان (رغم صعوبتها) لمدة ستة أشهر.ولكن كان استعمال هذا الطريق يؤلف جهداً بالنسبة للسائقين وموظفي الشركة بحيث لم يكونوا مستعدين لسلوك الطريق أكثر من الوقت الضروري وقد أطلق السائقون لقب (خليج بسكي وهو شهير بالرياح والأنواء التي تكسر السفن جنوب الولايات المتحدة) على هذه الطريق حيث كانت السيارات تشق طريقها خلال الجلاميد من الحجارة البازلتية وفوق الرمال الناعمة، حتى أنها لم تستطع قطع أكثر من خمسة إلى عشرة أميال في الساعة. ومما زاد الطين بلّة أن كانت الوديان الواقعة ما بين عمان والرطبة مملوءة بالمياه الموحلة والطين ابتداءً من شهر كانون الأول حتى نهاية شباط من كل عام، وكان من الضروري تبديل دواليب السيارات بعد كل رحلة. وقد ثقبت عشرة من أجسام السيارات وتلفت عشرة من المشعات الحرارية

(راديوتيرات) بسبب التبخر الشديد. وكسرت ٧٥ من الزمبلكات وليس من الغريب أنه وبعد أن استطاع الفرنسيون تأمين الحماية الكاملة للقوافل أن نقلت شركة نيرن نشاطاتها إلى الشمال مرة ثانية، ففي ربيع عام ١٩٢٦ ومع أن دمشق وما حولها كانت في حالة غليان وكان من الواجب تجنب سلوك الطريق القريبة منها، إلا أن قوافل نيرن بدأت في العمل على طريق طرابلس - حمص - تدمر وهي الطريق التي كان قطينة قد استعملها أثناء عمل شركته. وحتى شهر أيار عام ١٩٢٧ كان الفرنسيون يستخدمون الدوريات المسلحة الرشاشة على طريق حمص - تدمر - قبيعة. وذلك حتى أخمدت الثورة السورية الكبرى واستطاع المندوب السامي الفرنسي إعادة السير على الطريق المباشر ما بين دمشق و الرطبة.

لم يكن سائقو سيارات شركة نيرن مضطرين لإظهار شجاعتهم وبراعتهم أثناء الثورة السورية الكبرى فحسب، بل كانت تحدث بين وقت وآخر بعض الحوادث العادية وبعض الحوادث المُميتة. فقد حدث مرة أن تحطمت إحدى السيارات بسبب كسر المحور وقد سحبت تلك السيارة مسافة ٤٠٠ ميل عبر الصحراء، وفي مناسبة أخرى توقفت ست سيارات فجأة في أوضاع مختلفة في مستنقع من الوحل على بعد ٣٥٠ ميلاً من دمشق وقد عمل السائقون طيلة الليل لتخليص السيارات. وقد مشى جيرالد نيرن نفسه حوالي تسعة أميال والمطر المنهمر يتساقط عليه وذلك لكي يوزع الطعام والشراب على ركاب السيارة الستة. وكانت أسوأ حادثة تأخير صادفت القافلة كانت في الشتاء عندما كانت القافلة تستخدم طريق عمان. فقد استغرقت القافلة عشرة أيام في الوصول من القدس إلى بغداد، فقد توقفت السيارات مدة ٣٤ ساعة ما بين عمان والرطبة وبعدها توقفت لمدة خمسة أيام كاملة في إحدى المناطق الملأى بالوحول والطين إلى الغرب من الرمادي. فأرسلت القوة الجوية الملكية إحدى طائراتها لجلب البريد ولتسليم بعض الأطعمة الإضافية للقافلة. وقد تعرضت الطائرة بدورها للتلوث بالوحول أيضاً. وحدث مرة أن هطل المطر الغزير لمدة أربعة أيام بشكل لم يسبق له مثيل في الصحراء فتحول السهل إلى مستنقع وقد عملت السيارات المصفحة من نوع فورد على إنقاذ الطائرة والقافلة معاً. وكانت المناسبة الوحيدة التي هوجمت فيها قافلة نيرن بعد حوادث جبل العرب، في الأراضي العراقية. ففي عام ١٩٢٨ وعلى بعد حوالي عشرة أميال فقط من وادي هارون هُوجمت إحدى السيارات ذات الست دواليب والتي كانت تحمل البريد العراقي من قبل بعض العصابات المسلحة. وقد جُرح اثنان من رجال القافلة وقُتل شخص واحد ولكن سائق السيارة استطاع النجاة مع ركابه فأرجعهم إلى حصن الرطبة. ونهبت سيارة البريد وجميع ما فيها. واشتركت شرذمة من شرطة الرطبة بالمطاردة ولكنهم لم

يجدوا أثراً للصوص ولا للسيارة المسروقة. ومن الغريب حقاً أن تحدث مثل هذه الحوادث مع أنه لم يسبق أن حدثت أمثالها من قبل.

ونظراً لأننا أشرنا مراراً وتكراراً إلى الأراضي الموحلة الطينية، فمن المناسب أن نذكر شيئاً عن هذه الوحول، فقد كانت هذه الوحول تؤلف إحدى المشاكل في أشهر الشتاء الثلاثة وكذلك فإن فيضان نهر الفرات يؤلف مشكلة كل سنتين تقريباً. ولهذا السبب فكرت شركة نيرن بتغيير الجزء الشرقي من طريقها فقد عزموا أخيراً على إنشاء طريق جديدة تتفرع جنوباً (من الطريق الحالية) وعلى بعد حوالي سبعين ميلاً شرقي الرطبة وتقطع الرمادي ثم تتجه مباشرة إلى الفيلوجة حول النهاية الجنوبية لبحيرة الحبانية، وفي هذه الحالة ينبغي عبور أحد الوديان على الطريق المقترحة ومع ذلك فلا يمكن تجنب الأراضي الموحلة. ولكن كان من الممكن السير على تلك الطرق ببطء وأن تكون الدواليب غير مشددة إذ أنها تصبح لينة بعد أن كانت قاسية.

وفي عام ١٩٣٢ وعام (١٩٣٣) قام نورمان نيرن ببذل محاولات حثيثة وجدية لتوسيع نشاطات الشركة. فقد كانت الصحراء مناسبة لتأسيس خدمات جوية وهكذا اقترح إنشاء خط جوي مكمل لخط السيارات. ولهذا استوردت طائرة لحمل الركاب من الولايات المتحدة واستؤجر طيار كندي يدعى آلان مزيزر هبرانت للقيام بالعمل. ولكن وفي اللحظة الأخيرة رفض بعض الموظفين الفرنسيين الكبار في الحكومة السورية الموافقة على هذا المشروع ولهذا فقد سحب الموظفون المدنيون في بيروت الإذن الشفهي الذي كانوا قد وعدوا به ومنحوه للسيد نيرن لإنشاء خط دمشق بغداد الجوي للخدمات.

ربما كان أبلغ تعليق على تلك المنجزات الرائعة الرائدة التي أنجزتها الشركة الشرقية للنقل - نيرن - هو ذكر ذلك التكريم الذي حظي به نورمان نيرن من قبل حكومتين نظراً لخدماته الرائعة في الشرق الأدنى فقد كان أول رجل إنكليزي (وربما كان الرجل الإنكليزي الوحيد) الذي استلم وسام الاستحقاق اللبناني، وبعد خمس سنوات من افتتاح طريق نيرن أنعمت عليه الحكومة البريطانية بوسام ال **O.B.E**. فقد ذكرت صحيفة التايمز اللندنية أن الطريق الصحراوي قد تطور بحيث أصبح من الضرورات الاقتصادية لسورية، فقد تحسنت العلاقات التجارية ما بين سورية والعراق وإيران إلى درجة لم يكن يحلم بها أي من الرواد الأوائل. وقد كان الفضل في كل هذه التطورات للسيد نورمان نيرن الذي نوه به رئيس الجمهورية اللبنانية عند تسليمه وسام الاستحقاق اللبناني الذي منح له.

هذا وهناك شركة نقل أخرى بدأت حياتها كمنافس لشركة نيرن ولكنها أصبحت الآن إحدى الشركات المتممة لها. فقد أسس أحد السوريين القاطنين في الكويت ويدعى الطويل شركة صغيرة خاصة عام ١٩٢٦ وحاول منافسة شركة نيرن في أعمالها، وخلال سنتين أفلس هذا الرجل، وعند ذلك اشترى البارون أندريه دي نوفيل شركة الطويل ونظمها وبدل طريقها. وفي عام ١٩٢٨ وتحت اسم شركة النقل الآلي في المشرق دشنت أولى الرحلات إلى الساحل فضلاً عن خدمات لنقل الركاب (أربع مرات أسبوعياً) خلال الطريق الشمالي لبادية الشام، وكانت الطريق الساحلية تصل حيفا ببيروت بحلب عن طريق طرابلس واللاذقية ثم تصل حلب بالإسكندرون. وأما الطريق الشمالية فهي تصل حلب بمسكنة وبعدها تسلك الضفة اليمنى لنهر الفرات حتى دير الزور ومن دير الزور حيث تعبر السيارات النهر بواسطة جسر حديث هناك امتداداً للخدمات الآلية إلى الموصل، وتحمل شركة المشرق البريد فضلاً عن المسافرين، وهي مشابهة في تنظيمها لشركة النقل في شمال إفريقية. ومنذ عام ١٩٣٣ قامت شركة الريجي العامة[١] بالإشراف على هذه الشرك، فضلاً عن إشرافها على السكك الحديدية السورية دون المساس بشخصيتها كشركة مستقلة.

إن آخر طريق موجودة في بادية الشام هي أكثر هذه الطرق طرافة وحداثة إذ أن ثلاثة أرباع الطرق فيها تمر خلال شمال شبه الجزيرة العربية. فلقد افتتحت حديثاً طريق الحجاج الشرقية المشهورة بدرب الست زبيدة التي تصل كربلاء والنجف (أو مشهد علي) بحائل والمدينة ومكة، افتتح هذا الطريق لمرور وسائل النقل الآلية والسيارات، ففي عام ١٩٣٢ أجريت أول رحلة تجريبية على يد دائرة الأشغال العامة في العراق من كربلاء إلى حائل. وبعد سنتين وصلت النجف لجنة مشتركة من العراقيين والحجازيين بعد إتمامهم رحلة بواسطة السيارات طول الطريق من مكة. وفي ١٣ كانون الثاني عام ١٩٣٥ أفتتحت طريق مكة رسمياً. هذا وإن النهاية الشمالية الشرقية لهذه الطريق تصلح لسير السيارات ووسائل النقل الآلية ولكن سيمضي بعض الوقت قبل أن تصبح صالحة تماماً من أولها إلى آخرها. ومع ذلك فيبدو أنه من المحتمل أن جميع طرق الحجاج سوف توجه من جديد إلى قنواتها الأصلية كما كانت في العهد الإسلامي وعندها سوف يحتاج الحجاج خمسة أو ستة أيام فحسب للسفر من العراق إلى المدينتين المقدستين في الحجاز بدلاً من قضاء أسبوعين أو ثلاثة

---

(١) شركة التبغ والتنباك.

أسابيع كانت تلزم للسفر عبر سورية ومنطقة البحر الأبيض المتوسط أو السفر حول شبه الجزيرة العربية.

٤) الخدمات الجوية

إن أحدث جميع الخدمات الصحراوية هي الخدمات الجوية. وكان أولها الخط البريطاني الذي يمر فوق الصحراء العظمى والذي أنشئ لأغراض عسكرية قبل تدشين خط البريد البري الصحراوي. وفي مؤتمر القاهرة عام ١٩٢١ تقرر أن تفتح القوة الجوية الملكية رحلات منتظمة ما بين القاهرة وبغداد وندب الرائد هولت لإجراء أول مسح أراضي لإنشاء الطريق الجوية عبر بادية الشام. هذا وإن الأعمال التي أنجزها الرائد هولت بالنسبة لمشروع بناء سكة الحديد ما هي إلا نتيجة جانبية للأعمال الابتدائية التي قام بها خدمة للقوة الجوية الملكية. وفي إحدى المناسبات ضلّ الرائد هولت وجماعته الطريق في الصحراء العظمى وأرسلت سبع طائرات للبحث عنه واستغرق العمل يومين على هذا الصعيد. وقد صادفت الطائرات صعوبة كبيرة في كشف أثر دواليب سيارته من الجو لذلك اقترح حفر قلم عريض يمكن رؤيته من الجو. ولقد أُجري مسح آخر من قبل طائرات القوى الجوية الملكية وسياراتها تحت قيادة قائد الجناح **Fellows**. وقد بدأت إحدى القوافل من عمان وشرعت قافلة أخرى بالمسير من الرمادي وقد اتفق أن يتقابلا في منتصف الصحراء. وقد ظلت السيارات على اتصال بالجماعات التي كانت تشتغل في مسح الأراضي. وبعد إتمام المسح حُضرت أثلام مزدوجة بواسطة تراكتور من نوع فورد عبر الجزء من الطريق الذي يمر بالرمادي ـ والرطبة. وكلما كانت الطريق تلتوي كانوا يضعون سهماً على الطريق ويغرسونه للدلالة على الزاوية التي اتجهت إليها الطريق. وقد حُرثت أثلام مفردة طولها حوالي مئة ياردة عبر الجزء الصعب من الطريق المملوء بالمنصهرات البركانية وتركت بقية الطريق خالية من الأثلام. ولكن ظهرت الأجزاء المحروثة مثل ثلم مستمر كما تظهر من الجو. وقد وضعت علامات تشير إلى أماكن هبوط الطائرات على مسافات تتراوح ما بين ١٥-٣٠ ميلاً وذلك بإحداث دائرة قطرها ثلاثون ياردة، وقد وضعت أحرف أبجدية على كل دائرة. وفي نهاية عام ١٩٢٢ تم وضع العلامات على الطريق ووضعت علامات تشير إلى أمكنة مركز الوقود والبنزين في مستودعات مطمورة تحت الأرض وقد ظلت محطات البنزين مغلقة (ضد البدو) ووِّد كل قائد طائرة بمفتاح.

افتتحت طريق القاهرة ـ بغداد الجوية في صيف عام ١٩٢١ واتخذت الترتيبات في شهر

تشرين الأول من نفس العام لحمل البريد المدني العادي. وقد بدأت الطائرات التابعة للقوى الجوية الملكية تعمل (كل طائرتين معاً) في أداء الخدمات البريدية مرتين كل شهر ما بين مصر والعراق. وقد نجحت هذه الخدمات بشكل منقطع النظير وزادت الرحلات إلى رحلة واحدة أسبوعياً من كل اتجاه. ففي الشهر الأول حملت البريد طائرات من نوع"**D.H.9**" وبعد ذلك استلمت الخدمات الجوية طائرات من نوع فايكرز ـ فينون التي كانت تحمل الموظفين والركاب بالإضافة إلى البريد. وقد ساعدت طائرات الفايكرز على الإسراع في الرحلة وكانت أجور نقل البريد الأصلية شلناً واحداً للأونصة، وقد خُفض هذا المبلغ فيما بعد إلى ست بنسات للأونصة وبعد أن بدأت شركة البريد الصحراوية البريدية تتقاضى ثلاثة بنسات للأونصة لنقل بريد العراق خفضت طائرات القوى الجوية البريطانية أسعارها أيضاً بحيث أصبحت تتناسب مع أسعار شركة نيرن.

وفي نهاية آذار عام ١٩٢٩ افتتحت شركة نيرن الإمبراطورية للطيران خط بريدها الإنكليزي الهندي للركاب بالطيران من كرويدون (قرب لندن) إلى كراتشي، فقد تعهدت الشركة بنقل البريد الجوي التابع للقوة الجوية الملكية وأصبحت هذه الطريق أوتوماتيكياً همزة الوصل في سلسلة الخدمات الإمبراطورية. وليس هناك من مجال لذكر هذه الخدمات بشكل عام ولا ذكر التغيرات المختلفة والتجارب التي أجريت في كلا القطاعين القاري (قارة أوروبا) وقطاع البحر البيض المتوسط. إنما نخص بالبحث القسم الصحراوي، ونظراً لأن هذا القسم قد نُظم بشكل لا غبار عليه، لذلك لم يعد هناك لزوم لإجراء التجارب عدا تلك التي لها علاقة بالمطارات المدنية. فقد كانت طبريا مثلاً إحدى القواعد الجوية المؤقتة فقد استخدمت الطائرات الشراعية بحيرة طبريا واستخدمت طائرات (هاينبعل) وهيركوليس مطار سمنح المجاور لبحيرة طبريا. وقد كان هذان المركزان ملائمين لإتمام الخدمات الصحراوية ولكن لم يحسب حسابات الأحوال الجوية الغربية الموجودة في وادي الأردن مثلاً تهب فجأة رياح شديدة متغيرة الاتجاه والسرعة تجعل المكان غريباً للغاية بالنسبة لقبطان الطائرة. وأخيراً حدث في إحدى الليالي أن طائرة من نوع هانيبعل تحطمت جميعها عدا جسم الطائرة وتحطم الجناحان إرباً إرباً، وذلك بفعل رياح عاتية بلغت سرعتها ثمانين ميلاً. وبعد ذلك بدلت القوى الجوية البريطانية قاعدتها من طبريا وسمنح إلى غزة حيث بنوا مطاراً حديثاً وبيتاً مريحاً للاستراحة. وأصبحت الطائرات التي تطير من هناك تربط غزة بالرطبة ـ الرمادي، بغداد والبصرة. والحقيقة أن القسم الصحراوي يمتد على طول الخليج العربي نظراً لأن المحطات الثلاث التي أسستها القوى الجوية الإمبراطورية في الكويت والبحرين والشارقة

إنما هي متواجدة على الجانب العربي من الخليج. وقد كانت طائرات الشركة البريطانية الهندية تستخدم المحطات الإيرانية (بوشهر وجاسك) على الجانب الشرقي من الخليج العربي ولكنها بدلت تلك المحطات بمحطات أخرى على الجانب الغربي لأسباب سياسية تتصل بظهور إيران كدولة يُحسب حسابها على الخليج.

إن أخطر الصعوبات التي يواجهها قباطنة الطائرات عند الطيران فوق هذه المناطق الصحراوية بصورة خاصة هي العواصف الرملية العنيفة وتحدث هذه العواصف غالباً في العراق وتدوم أحياناً مدة ثلاثة أيام متتالية ولكنها لا تبدأ عادة إلا بعد منتصف النهار وهكذا رتبت إدارة القوى الجوية الإمبراطورية شؤون طائراتها طبقاً لهذه الأحوال. فتبدأ الطائرات في التحليق في الصباح الباكر بعد أن تستلم تقريراً مشجعاً عن الأحوال الجوية من الرمادي، وكانت أول تجاربهم الليلية للطيران المنتظم ما بين بغداد والبصرة. ولم تحدث أية حوادث مؤسفة على الطريق سوى حوادث طفيفة في العراق وكانت الحادثة المميتة المؤسفة قد أصابت الطائرة المدعوة مدينة "القدس" عندما اشتعلت النار في هذه الطائرة من أطراف جناحيها. وقد حدث ذلك في جاسك إلى الشرق من الخليج العربي وعلى خليج عمان.

وفي نيسان عام ١٩٢٩ بدأت شركة الجانكرز خدماتها الجوية الأسبوعية ما بين طهران وبغداد بالتعاون مع القوى الجوية الإمبراطورية، ولكن تلك الشركة أفلست بعد بضعة سنوات نظراً لأن الخدمات ما بين إيران وجاراتها لم تكن ذات جدوى ولم تكن مُربحة لذلك فقد فشلت تلك التجربة.

وفي نفس هذه السنة ١٩٢٩ ظهرت إلى الوجود شركة فرنسية تدعى شركة طيران المشرق. وفي أول الأمر أفتتح خط جوي شراعي ما بين مرسيليا وبيروت وفي السنة التالية دُشن خط دمشق ـ بغداد للخدمات البريدية الجوية. وأخيراً وفي عام ١٩٣١ تأسست شركة الخطوط الفرنسية ــ الهند صينية وكانت خدماتها أسبوعية لنقل البريد الجوي ولتصل مرسيليا بسايغون، وبالتعاون مع هذه الشركة اقترحت شركة "طيران المشرق" دمج الخط الجوي الصحراوي مستخدمة نفس طريق دمشق ـ الرطبة ـ بغداد. وقبل إتمام الفكرة أجريت عدة رحلات تجريبية وجعلت عدة انطلاقات قياسية إلى الهند الصينية بلغ فيها الطيران لمدة خمس ساعات ونصف من مرسيليا إلى سايغون وهكذا لم يكن الفرنسيون وحدهم هم الذين أحرزوا وسجلوا أرقاماً قياسية فحسب. وقد رفضت شركة الطيران الإمبراطورية الاشتراك في منافسات في الطيران وذلك لأنها كانت قد ركزت شؤونها على قواعد صُلبة بقدر الإمكان

بالنسبة للمنفعة العامة وراحة المسافرين وسلامتهم، ولكن لم يخل الأمر من وجود بعض الأفراد الذين كانوا يرغبون في المنافسة. فقد قام قائد الجناح كنجر فورد سميث برحلة جوية دامت خمسة أيام من إنكلترا إلى كراتشي عام ١٩٣٠ ثم طار من حلب إلى بغداد ثم قامت الآنسة ارامي جونسون بطيران مشابه (في مدة ستة أيام) وطارت أيضاً من حلب إلى بغداد.

وفي عام ١٩٣١ قامت شركة الطيران الملكية الهولندية المعروفة باسم "**K.L.M**" بتدشين خط أسبوعي جوي ما بين الأراضي المنخفضة وجاوا وقد اتبعت هذه الشركة نفس الخطوط الجوية الإمبراطورية ولكن عبر مصر بدلاً من سورية، وبعد الطيران من القاهرة (أو بالحري من مطار هيليو بوليس المدني) إلى غزة، كانوا يعبرون الصحراء العظمى عن طريق عمان ـ الرطبة ـ بغداد. ثم عقدت شركة "**K.L.M**" اتفاقية متبادلة مع شركة طيران المشرق للتبادل المشترك لتسهيلات الصيانة والترميم والمطارات.

وبفضل الطيران ونشاطاته حصلنا على صورة كاملة لبادية الشام ولكن لم تُسهم الخدمات الجوية الطويلة الأمد سواء كانت الخدمات البريطانية أو الفرنسية أو الهولندية إسهاماً فعلياً في اكتسابنا هذه المعرفة نظراً لأن الصحراء لم تكن سوى جزء معرفي من نشاطاتها وبرامجها، بل إن الخدمات الجوية العسكرية في الشرق الأدنى والشرق الوسط هي التي كانت لديها فُرَص متوفرة لملء الفجوات في معلوماتنا عن الصحراء. فقد مسحت دوريات القوى الجوية الملكية البريطانية الصحراء العظمى وأجريت بحوث جوية في الصحراء الصغرى أدت إلى مسح البادية بمجموعها. ولقد جمعت جميع رسومات وخرائط التضاريس الطبيعية المختلفة بالنسبة لمختلف القطاعات والخرائط الاستثنائية والجداول والمواد الأثرية للمناطق جميعها. هذا وكانت القوى الجوية الفرنسية تعمل بدافع الكشف عن الآثار. وكان إسهامها الخاص تحت إشراف الأبوين المحترمين بويدبيارد وموتيردي. وأُجري مسح شامل للمناطق الكلسية في سورية الرومانية. ولقد أشرنا آنفاً إلى نتائج عمليهما وكان أسلوب عملهما شاملاً وكاملاً. وكقاعدة عامة كان المسح الجوي يحدث من ارتفاع قدره ألف قدم ولكن عندما كان الباحث بحاجة إلى الاقتراب من سطح الأرض لبحث التضاريس الطبيعية عن كثب كان ربان الطائرة مستعداً للطيران على نحو ٨٠ - ١٠٠ قدم وكانوا يطبعون ما أخذوا من الصور ميدانياً على الأرض وفي كثير من الأحيان كانوا يشعرون بالغبطة وحسن المكافأة عندما يجدون عاموداً أو نقشاً من النقوش أو آثار بناء أو تحصينات معينة. وعندما كانوا يشعرون أنهم بحاجة إلى براهين ساطعة محددة كانوا يحفرون حفراً أو يزيلون أكوام الدبش والحجارة لكي يجدوا ما يمكن أن يكون

مخبوءاً تحت الأرض. وعندما كانت تختفي آثار الطريق البرية تماماً عن أعينهم وهم في الجو كانوا يعمدون إلى اتباع طريقة أخرى. فكانوا يتبعون آثار الجمال التي تسير في الصحراء ويرونها أمامهم بشكل خطوط طولية أو كانوا يهتدون بغرائزهم إلى المواقع التي تظهر فيها آثار الطريق القديمة التي عفا عليها الزمن.

٥) أنابيب نقل الزيت في الصحراء وشركة بترول العراق

إن أحدث المشاريع التي نُفذت في الصحراء هي تمديد أنابيب الزيت عبر الصحراء العظمى والصحراء الصغرى من قبل شركة بترول العراق. فلقد حصلت هذه الشركة على امتياز من حكومة العراق كان يشمل تغطية المصالح البريطانية والفرنسية والأمريكية والهولندية.. وهذا الامتياز ينص على استثمار منطقة مساحتها ٣٢٠٠٠ ميل مربع من حقول الزيت إلى الشرق من نهر دجلة. وبعد القيام بالمسح الأولي والاستعدادات المختلفة لإنشاء مستودعات التخزين، مُددت الأنابيب من كركوك إلى البحر الأبيض المتوسط. وقد اشتركت أساطيل من السيارات الشاحنة والتراكتورات ذات العشرة دواليب في حمل الحفارات الهوائية والمتفجرات ذهاباً وإياباً عبر الصحراء بالإضافة إلى ألوف الأطنان من الأنابيب. وقد حفرت الخنادق لوضع هذه الأنابيب عبر الصحراء على طول خط رسم على الخريطة دون الالتفات للتضاريس الطبيعية السهلة المنال. وقد مُد خط مزدوج للأنابيب إلى مدينة الحديثة على الفرات، ومن ثم يفترق الخط البريطاني عن الخط الفرنسي إذ بعد مرور الخط الفرنسي بتدمر وحمص ينتهي في طرابلس، أما الخط البريطاني فيمر قرب الرطبة ويعبر الأرض البركانية إلى المفرق وينتهي في حيفا، وقد بُنيت تسع محطات للضخ في قسم بادية الشام أربعة في الفرع الفرنسي الذاهب إلى طرابلس وخمسة في الفرع البريطاني الذاهب إلى حيفا وذلك لتنظيم انسياب ٤ ملايين طن من الزيت الخام سنوياً تضخ خلال تلك الأنابيب. أما المحطات فهي واسعة بشكل كافٍ لمعيشة هيئة الموظفين مع وجود غرف لضيوف الشركة وبيوت صغيرة منفصلة يسكن فيها الأفراد المتزوجون من الموظفين الكبار. وفي الأماكن التي تقل فيها المياه قرب تلك المحطات عمدت الشركة إلى حفر آبار ارتوازية لتأمين المياه. وتتصل محطات الضخ بعضها ببعض بواسطة خطوط البرق وبالمستودعات الرئيسية وبنهايات خطوط الأنابيب. وبالإضافة إلى ذلك فقد أنشئ جهاز لا سلكي للمساعدة على إحضار النجدة بالسرعة الممكنة في حالة هجوم البدو أو هبوب العواصف الصامتة التي ربما تدخلت في عمل جهاز البرق. وهناك اتصالات مستمرة أكيدة

مع الشرطة العراقية والدوريات الصحراوية في شرق الأردن والقوة الجوية الملكية أو السلطات العسكرية الفرنسية في تدمر.

وفي كانون الثاني عام ١٩٣٥ افتتح الخطان التوأمان رسمياً بعد ثلاث سنوات من العمل الدائب المستمر في الصحراء وبعد إنفاق حوالي عشرة ملايين جنيه إسترليني وبدا الزيت بالتدفق من العراق إلى البحر الأبيض المتوسط.

لقد طبع هذا المشروع الخير الذي بدأ ونُفذ في فترة قصيرة من الزمن تبلغ خمس سنوات بصماته على جميع ما يمكن أن يحدث من المشاريع الرائدة في بادية الشام. إذ ربما بُنيت سكة الحديد عبر الصحراء العظمى في يوم من الأيام في المستقبل، فإذا تم هذا الأمر فإن سكة الحديد هذه سوف تتبع بدقة تامة الخطوط والمسح الذي أجري عام ١٩٣٢ ومن الممكن إنشاء خط جديد للسيارات بدلاً من ذلك. وإذا حدث ونفذ هذا المشروع أيضاً فهو سيصل ما بين المفرق وتوبيل وفيلوجة، ولكن عنصر الريادة والاكتشاف سوف يختفي في كلا المشروعين وذلك لأن الأرض التي سوف ينشأ عليها كل من هذه المشروعين ستكون قد مُسحت. وكذلك فإن أية خطة جديدة للنقل يقوم بتنفيذها الفرنسيون في منطقة تدمر سوف تقطع منطقة قد مسحت جواً وأرضاً بواسطة السيارات.

والحقيقة التي تستحق الذكر في هذه الأيام هي السهولة التي أصبحت الصحراء تقطع فيها فالسلامة والسرعة التي تتم فيها الرحلات الصحراوية تجعل المسافر الحديث يشعر أن أسطورة بساط الريح الخرافية قد تحققت. إذ أن منطقة ما بين النهرين أصبحت على مسيرة يوم واحد من البحر الأبيض المتوسط.

ولا بد أن يأتي زمن يكتب فيه تاريخ بادية الشام ويكشف فيه عن روائع تفاصيل ذلك التاريخ. فالآثار البيزنطية والعربية لا تزال ماثلة في هذه الأيام صامتة بكماء، ومع ذلك فهي ناطقة بفصاحة تشير إلى الماضي، حيث زحفت روما، ولا تزال الطرق والآبار والقلاع والحصون خير شاهد يذكرنا بذلك الماضي السحيق في القدم. ولكن لم يبق أي أثر لأولئك التجار والرحالة الذين تجولوا وجابوا المنطقة. إلا أننا نجد آثارهم مخبوءة تحت رمال تلك البادية نظيفة ونقية، كما هي تلك المسالك البحرية التي سلكها الرحالة المعاصرون الذين ركبوا أمواج المحيطات في العالم المعروف حينذاك.

لقد مرت تلك الجموع دون أن تخبرنا أي شيء عن قصتها، ولكننا حاولنا أن نكتب شيئاً عن قصتهم والله تعالى أعلم.

الفهرس

الفصل الأول **٥**

بادية الشام وسكانها ٥

١) المقدمة ٥

٢) جغرافية بادية الشام ٩

٣) القبائل البدوية، أصولها وتنظيماتها ١٧

الفصل الثاني **٣١**

الطرق في بادية الشام ٣١

الخلفية التاريخية للقوافل التجارية ما بين سورية و منطقة ما بين النهرين. ٤١

الفصل الثالث **٦٩**

الرحالة والمستكشفون في بادية الشام ٦٩

١) الرحالة الأوائل ٦٩

٢) نبذة عن أربع مراكز هامة في سورية وما بين النهرين ٧٨

٣) الرحالة في القرن الثامن عشر والمستكشفون في القرن التاسع عشر والعشرين . . ٨٧

الفصل الرابع **١٠٥**

القوافل التجارية ١٠٥

١) قوافل مكة العظمى في القرن السابع الميلادي. ١٠٦

٢) عدد القوافل التي تنتقل سنوياً ما بين سورية ومنطقة ما بين النهرين ١٠٩

٣) أحوال التجارة في الصحراء وتجارة القوافل. ١٢٣

٤) المكوس والعائدات الجمركية والابتزاز لدى البدو ١٢٧

٥) حالة القوافل التجارية في القرن العشرين ١٢٩

الفصل الخامس ١٣٣

السَّفر عبر الصحراء في القرن الثامن عشر ١٣٣
١) الطرق الأربعة الرئيسية المتوفرة لخدمة المسافر ١٣٣
٢) أساليب وكيفية السفر عبر الصحراء ١٤٤

الفصل السادس ١٥٧

القوافل الخاصة التي كانت تسير على الطريق الصحراوية العظمى ١٥٧
١) صيغة الرحلات والحوادث اليومية ١٥٧
٢) العلامات الفارقة في الصحراء والمذكرات اليومية حول الطريق ١٦٠
٣) الصعوبات والأخطار عبر الصحراء ـ نصائح للمسافرين. ١٦٩

الفصل السابع ١٨١

قوافل الحج الأكبر. ١٨١
١) مناسك الحج الإسلامي ١٨١
٢) تنظيم قافلة دمشق للحجاج ١٨٦

الفصل الثامن ١٩٥

أحد عشر قرناً من الخدمات البريدية. ١٩٥
١) البريد زمن العباسيين والمماليك ١٩٥
٢) التتر في الإمبراطورية العثمانية وبريد الحمام الزاجل. ٢٠٠
٣) مصلحة هجانة البريد البريطاني ٢٠٣

الفصل التاسع ٢١٥

عصر النقل الآلي ٢١٥
١) الطريق عبر نهر الفرات وحملة الفرات ٢١٥
٢) الخطط والمشاريع لبناء الخطوط الحديدية ٢١٦
٣) تأسيس النقل الآلي. ٢٢٢
٤) الخدمات الجوية ٢٣٩
٥) أنابيب نقل الزيت في الصحراء وشركة بترول العراق ٢٤٣